

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC

MÉMOIRE

**PRÉSENTÉ À
L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À TROIS-RIVIÈRES
COMME EXIGENCE PARTIELLE DE LA MAÎTRISE EN
LOISIR, CULTURE ET TOURISME**

**PAR
PATRICK LAFLEUR**

**LE DÉVELOPPEMENT RÉCRÉOTOURISTIQUE
ET TOURISTIQUE AU QUÉBEC :
LE CAS DU NAUTISME DE PLAISANCE
SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET SES AFFLUENTS**

MARS 2006

Université du Québec à Trois-Rivières

Service de la bibliothèque

Avertissement

L'auteur de ce mémoire ou de cette thèse a autorisé l'Université du Québec à Trois-Rivières à diffuser, à des fins non lucratives, une copie de son mémoire ou de sa thèse.

Cette diffusion n'entraîne pas une renonciation de la part de l'auteur à ses droits de propriété intellectuelle, incluant le droit d'auteur, sur ce mémoire ou cette thèse. Notamment, la reproduction ou la publication de la totalité ou d'une partie importante de ce mémoire ou de cette thèse requiert son autorisation.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX	3
LISTE DES FIGURES.....	3
LISTE DES GRAPHIQUES.....	5
REMERCIEMENTS	6
INTRODUCTION.....	7
CHAPITRE PREMIER : REVUE DE LA LITTÉRATURE.....	12
HISTORIQUE DE LA NAVIGATION FLUVIALE ET DE PLAISANCE AU QUÉBEC	13
TERMES ET CONCEPTS.....	17
PROBLÉMATIQUE DU NAUTISME DE PLAISANCE SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET SES AFFLUENTS...	19
LA PRATIQUE DU NAUTISME FLUVIAL AU QUÉBEC : LES TYPES DE PRATIQUE DU NAUTISME RÉCRÉATIF	20
<i>La croisière-excursion</i>	20
<i>La croisière de longue durée</i>	20
<i>Croisière de longue durée : Importation de touristes</i>	21
<i>Nautisme de plaisance au Québec : la pratique individuelle</i>	21
LE MARCHÉ POTENTIEL QUÉBÉCOIS	22
LE MARCHÉ POTENTIEL ONTARIEN.....	23
LE MARCHÉ POTENTIEL AMÉRICAIN.....	23
CARACTÉRISATION DES PLAISANCIERS HORS QUÉBEC	24
FACTEURS EXPLICATIFS DU DÉVELOPPEMENT ACTUEL DU NAUTISME DE PLAISANCE SUR LE FLEUVE	
SAINT-LAURENT.....	25
<i>Aspects organisationnels et physiques</i>	25
<i>L'infrastructure d'accueil</i>	26
<i>Aspects socioculturels</i>	28
FACTEUR DE RICHESSE ?	31
DÉFINITIONS DU TOURISME ET MODÈLE THÉORIQUE	32
LES BESOINS ET MOTIVATIONS À LA BASE DU TOURISME.....	38
APPORT DE LA PSYCHOLOGIE DU LOISIR À L'ÉTUDE DU TOURISME.....	43
L'EXPÉRIENCE DE LOISIR	45
INVENTAIRES DES INTÉRÊTS EN LOISIR (10 GRANDES CATÉGORIES).....	47
INVENTAIRE DES VALEURS EN LOISIR (8 CATÉGORIES).....	50
INVENTAIRE DES CONTRAINTES EN LOISIR	52
<i>A-Contraintes personnelles et sociales</i>	52
<i>B-Contraintes externes</i>	53
L'EXPÉRIENCE TOURISTIQUE.....	54
RÉSUMÉ ET CONCLUSION DE LA REVUE DE LITTÉRATURE.....	57
CHAPITRE DEUXIÈME : MÉTHODOLOGIE	59
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DE LA RECHERCHE	60
LA POPULATION À L'ÉTUDE.....	60
L'ÉCHANTILLON.....	60
FACTEURS IMPORTANTS DE LA REPRÉSENTATIVITÉ DE LA POPULATION	61
LE QUESTIONNAIRE	61
<i>Partie 1- Pratique nautique</i>	62
<i>Partie 2- Intérêts reliés au nautisme</i>	63
<i>Partie 3- Les valeurs en nautisme et la satisfaction</i>	64
<i>Partie 4- Les contraintes perçues par rapport à la navigation</i>	65
<i>Partie 5- Données personnelles</i>	67
LA DISTRIBUTION DES QUESTIONNAIRES.....	67

L'ANALYSE DES DONNÉES.....	68
CHAPITRE TROISIÈME : RÉSULTATS.....	69
COMPOSITION DE L'ÉCHANTILLON	70
Taux de réponse.....	70
PARTIE 1 - DONNÉES SOCIODÉMOGRAPHIQUES DE LA POPULATION ÉTUDIÉE ET SA PRATIQUE EN NAUTISME ANTÉCÉDENTE ET ACTUELLE	70
Répondants au questionnaire.....	70
Âge des répondants, selon le sexe	71
La situation personnelle ou familiale des répondants.....	73
L'occupation principale des répondants	73
Type d'occupation des répondants.....	74
Le revenu familial des répondants (avant déductions).....	75
La scolarité des répondants	76
Localisation géographique des répondants.....	77
Marina, type d'embarcation et équipements.....	77
L'historique et expérience des plaisanciers.....	80
Les compétences et la formation des répondants à la navigation de plaisance	81
Les habitudes de sortie de plaisance depuis les deux dernières saisons.....	82
Les habitudes de plaisance des répondants par type ou durée de voyage	82
La pratique d'excursions d'une seule journée ou de quelques heures.....	83
Les voyages de plaisance d'une à deux nuitées.....	85
Les voyages de plaisance de trois à sept nuitées.....	87
Les voyages de sept nuitées et plus	89
Les types de voyages préférés des plaisanciers.....	91
ANALYSE ET INTERPRÉTATION DES RESULTATS ET DES PRINCIPAUX CONSTATS DE LA PARTIE 1	93
Le profil des plaisanciers québécois.....	93
Constats principaux sur la pratique nautique des plaisanciers québécois ayant leur port d'attache au Québec.	96
PARTIE 2 : INTÉRÊTS RELIÉS AU NAUTISME DE PLAISANCE.....	97
Attraits naturels du Fleuve Saint-Laurent.....	100
Qualité des infrastructure et des services à la marina	101
Les attraits récréatifs et divertissements	102
Les attraits culturels.....	103
Les intérêts pour l'urbanité et la consommation (américanité).....	104
ANALYSE ET INTERPRÉTATION DES RESULTATS ET DES PRINCIPAUX CONSTATS DE LA PARTIE 2 :	
INTERETS RELIES AU NAUTISME DE PLAISANCE	105
Les intérêts reliés au nautisme de plaisance.....	105
PARTIE 3 : LES VALEURS EN NAUTISME (IMPORTANCE ACCORDÉE ET SATISFACTION).....	111
L'analyse des valeurs en nautisme par rapport à l'importance	111
Analyse des valeurs en nautisme par rapport à la satisfaction	120
ANALYSE ET INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS ET DES PRINCIPAUX CONSTATS DE LA PARTIE 3 : LES VALEURS EN NAUTISME (IMPORTANCE ACCORDÉE ET SATISFACTION)	134
PARTIE 4 : CONTRAINTES EN NAUTISME DE PLAISANCE	137
Échelle de mesure utilisée.....	137
Analyse factorielle	137
Présentation des contraintes.....	142
ANALYSE ET INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS ET DES PRINCIPAUX CONSTATS DE LA PARTIE 4 :	
CONTRAINTES EN NAUTISME DE PLAISANCE.....	150
Classification générale des contraintes.....	152
CONCLUSION	158
BIBLIOGRAPHIE.....	166
ANNEXE 1: LETTRE D'INTRODUCTION ET QUESTIONNAIRE.....	169

LISTE DES TABLEAUX

TABEAU 1 : RÉSUMÉ SYNTHÈSE DES MARCHÉS POTENTIELS	23
TABEAU 2 : COMPARAISON DE LA CAPACITÉ D'ACCUEIL AU QUÉBEC ET EN ONTARIO.....	27
TABEAU 3 : UN MODÈLE DU TOURISME SELON MORLEY : 1990	40
TABEAU 4 : LES RÉPONDANTS DU QUESTIONNAIRE.....	71
TABEAU 5 : LE SEXE DES RÉPONDANTS PAR TYPE DE RÉPONDANT	71
TABEAU 6 : LA RÉPARTITION DES RÉPONDANTS SELON L'ÂGE ET LE SEXE	72
TABEAU 7 : L'ÂGE MOYEN, MINIMUM ET MAXIMUM DES RÉPONDANTS SELON LE SEXE.	72
TABEAU 8 : LA SITUATION PERSONNELLE OU FAMILIALE DES PLAISANCIERS	73
TABEAU 9 : OCCUPATION PRINCIPALE.....	74
TABEAU 10 : L'OCCUPATION DES RÉPONDANTS SELON LE TYPE DE PLAISANCIER.....	75
TABEAU 11 : LE REVENU FAMILIAL DES RÉPONDANTS (AVANT DÉDUCTIONS).....	76
TABEAU 12 : LA SCOLARITÉ DES RÉPONDANTS PAR TYPE D'EMBARCATION UTILISÉ	76
TABEAU 13 : LES PÔLES D'ANALYSES TERRITORIALES.....	77
TABEAU 14 : MODE D'UTILISATION DES EMBARCATIONS UTILISÉES PAR LES PLAISANCIERS.....	78
TABEAU 15 : LOCALISATION DES RÉPONDANTS PAR RAPPORT À LA MARINA OU AU PORT DE PLAISANCE.....	78
TABEAU 16 : LA DISTANCE ENTRE LA RÉSIDENCE ET LA MARINA DES RÉPONDANTS	79
TABEAU 17 : LES EXCURSIONS D'UNE SEULE JOURNÉE OU DE QUELQUES HEURES DES PLAISANCIERS.....	83
TABEAU 18 : LES PRINCIPAUX LIEUX OU RÉGIONS VISITÉS LORS D'EXCURSIONS D'UNE SEULE JOURNÉE PAR TYPE D'EMBARCATION, POUR LES TROIS PÔLES DE PROVENANCE...	84
TABEAU 19 : L'ÉQUIPAGE OU LE MODE D'ACCOMPAGNEMENT LORS D'EXCURSIONS D'UNE JOURNÉE OU DE QUELQUES HEURES	85
TABEAU 20 : L'ÉQUIPAGE OU LE MODE D'ACCOMPAGNEMENT LORS DE VOYAGES D'UNE À DEUX NUITÉES	86
TABEAU 21 : LES PRINCIPAUX LIEUX OU RÉGIONS VISITÉS LORS DE VOYAGES D'UNE À DEUX NUITÉES PAR TYPE D'EMBARCATION, POUR LES TROIS PÔLES DE PROVENANCE	87
TABEAU 22 : LES ENDROITS VISITÉS LORS DE VOYAGES DE TROIS À SEPT NUITÉES, PAR TYPES D'EMBARCATION POUR LES TROIS PÔLES DE PROVENANCE.....	88
TABEAU 23 : ÉQUIPAGE OU MODE D'ACCOMPAGNEMENT LORS DE VOYAGES DE TROIS À SEPT NUITÉES.....	89
TABEAU 24 : LES ENDROITS VISITÉS LORS DE VOYAGES DE SEPT NUITÉES ET PLUS PAR TYPE D'EMBARCATION, POUR LES TROIS PÔLES DE PROVENANCE	90
TABEAU 25 : L'ÉQUIPAGE OU LE MODE D'ACCOMPAGNEMENT LORS DE VOYAGES DE SEPT NUITÉES ET PLUS.....	91
TABEAU 26 : LES TYPES DE VOYAGES PRÉFÉRÉS DES PLAISANCIERS	92
TABEAU 27 : ANALYSE FACTORIELLE ET HOMOGENÉITÉ DES ÉCHELLES D'INTÉRÊTS	98
TABEAU 28 : SYNTHÈSE DES GRANDES CATÉGORIES D'INTÉRÊTS.....	100
TABEAU 29 : LES ATTRAITS NATURELS DU FLEUVE SAINT-LAURENT	101
TABEAU 30 : INTÉRÊTS POUR LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES À LA MARINA.....	102
TABEAU 31 : LES ATTRAITS RÉCRÉATIFS ET DE DIVERTISSEMENTS.....	103
TABEAU 32 : LES ATTRAITS CULTURELS.....	104
TABEAU 33 : ATTRAITS URBANITÉ ET CONSOMMATION (AMÉRICANITÉ).....	105
TABEAU 34 : LE CLASSEMENT GÉNÉRAL DES CATÉGORIES D'INTÉRÊTS SELON LES TYPES DE PLAISANCIER	108
TABEAU 35 : LE CLASSEMENT GÉNÉRAL DES INTÉRÊTS SPÉCIFIQUES RELIÉS AU NAUTISME.....	110
TABEAU 36 : COMPOSITION DES ÉCHELLES ET INDICES D'HOMOGENÉITÉ ALPHA DES 8 ÉCHELLES SELON LE NIVEAU D'IMPORTANCE ACCORDÉ	112

TABLEAU 36 : COMPOSITION DES ÉCHELLES ET INDICES D'HOMOGENÉITÉ ALPHA DES 8 ÉCHELLES SELON LE NIVEAU D'IMPORTANCE ACCORDÉ (SUITE).....	113
TABLEAU 37 : SYNTHÈSE DES GRANDES CATÉGORIES DE VALEUR	114
TABLEAU 38 : AMBIANCE.....	115
AU TABLEAU 39, LE SOUS ÉLÉMENT DE LA SANTÉ ET DU BIEN-ÊTRE RESSORT AVEC FORCE DÉPASSANT MÊME LES SOUS ÉLÉMENTS DE LA CATÉGORIE DE VALEUR PRÉCÉDENTE AVEC UNE MOYENNE DE 2,71 SUR 3. PAR AILLEURS, UNE DIFFÉRENCE SIGNIFICATIVE RESSORT ENTRE LES PLAISANCIERS EN CE QUI CONCERNE LE SOUS ÉLÉMENT DE LA FORME PHYSIQUE. EN EFFET, LES PLAISANCIERS NAVIGUANT À VOILE Y ACCORDENT BEAUCOUP PLUS D'IMPORTANCE.	115
TABLEAU 39 : SANTÉ	115
TABLEAU 40 : RÉALISATION	116
TABLEAU 41 : DÉTENTE.....	117
TABLEAU 42 : ORIGINALITE.....	118
TABLEAU 43 : SÉCURITÉ.....	118
TABLEAU 44 : RECONNAISSANCE.....	119
TABLEAU 45 : EXCITATION.....	120
TABLEAU 46 : CLASSEMENT GÉNÉRAL DES CATÉGORIES DE VALEURS SELON LES TYPES DE PLAISANCIER.....	120
TABLEAU 47 : VALEURS DU QUADRANT NO 1 POUR LA POPULATION TOTALE.....	122
TABLEAU 48 : VALEUR DU QUADRANT N° 2 POUR LA POPULATION TOTALE	123
TABLEAU 49 : VALEURS DU QUADRANT N° 3 POUR LA POPULATION TOTALE	123
TABLEAU 50 : VALEUR DU QUADRANT N° 4 POUR LA POPULATION TOTALE	124
TABLEAU 51 : VALEURS DU QUADRANT N° 1 - HOMMES	125
TABLEAU 52 : VALEURS DU QUADRANT N° 2 – HOMMES.....	126
TABLEAU 53 : VALEURS DU QUADRANT N° 3 – HOMMES.....	126
TABLEAU 54 : VALEURS DU QUADRANT N° 1 - FEMMES	128
TABLEAU 55 : VALEURS DU QUADRANT N° 2 – FEMMES.....	128
TABLEAU 56 : VALEURS DU QUADRANT N° 3 – FEMMES.....	129
TABLEAU 57 : VALEURS DU QUADRANT N° 4– FEMMES.....	129
TABLEAU 58 : VALEURS DU QUADRANT N° 1 – PLAISANCIERS NAVIGUANT À VOILE	131
TABLEAU 59 : VALEURS DU QUADRANT N° 2 – PLAISANCIERS NAVIGUANT À VOILE	131
TABLEAU 60 : VALEURS DU QUADRANT NO 3 – PLAISANCIERS NAVIGUANT À VOILE.....	132
TABLEAU 61 : VALEURS DU QUADRANT N° 1 – PLAISANCIERS NAVIGUANT À MOTEUR SEULEMENT.....	133
TABLEAU 62 : VALEURS DU QUADRANT N° 2 – PLAISANCIERS NAVIGUANT À MOTEUR SEULEMENT.....	134
TABLEAU 63 : VALEURS DU QUADRANT N° 3 – PLAISANCIERS NAVIGUANT À MOTEUR SEULEMENT.....	134
TABLEAU 64: ANALYSE FACTORIELLE ET HOMOGENÉITÉ DES ÉCHELLES DE CONTRAINTES PERSONNELLES ET SOCIALES.....	139
TABLEAU 65: ANALYSE FACTORIELLE ET HOMOGENÉITÉ DES ÉCHELLES DE CONTRAINTES PERSONNELLES ET SOCIALES.....	140
TABLEAU 65: ANALYSE FACTORIELLE ET HOMOGENÉITÉ DES ÉCHELLES DE CONTRAINTES PERSONNELLES ET SOCIALES (SUITE).....	141
TABLEAU 66: SYNTHÈSE DES GRANDES CATÉGORIES DE CONTRAINTES INTERNES	142
TABLEAU 67 : CONTRAINTES PERSONNELLES ET SOCIALES NO. 1 : MANQUE DE TEMPS ...	143
TABLEAU 68 : CONTRAINTES PERSONNELLES ET SOCIALES NO. 2 : TROP D'EXIGENCES DE L'ACTIVITE	144
TABLEAU 69 : CONTRAINTES PERSONNELLES ET SOCIALES NO. 3 : MANQUE DE PARTENAIRE ET DE SUPPORT	144
TABLEAU 70 : CONTRAINTES PERSONNELLES ET SOCIALES NO. 4 : MANQUE D'INTERET ET DE CONFIANCE.....	145
TABLEAU 71 : CONTRAINTES PERSONNELLES ET SOCIALES NO. 5 : MANQUE D'ENGAGEMENT ET D'INVESTISSEMENT.....	146

TABLEAU 72: SYNTHÈSE DES GRANDES CATEGORIES DE CONTRAINTES EXTERNE	146
TABLEAU 73: CONTRAINTES EXTERNES NO. 1: LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE	147
TABLEAU 74: CONTRAINTES EXTERNES NO. 1: QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE PAR PÔLES	148
TABLEAU 75: CONTRAINTES EXTERNES NO. 2: COÛT, QUALITÉ ET ACCESSIBILITÉ DES SERVICES	149
TABLEAU 76: CONTRAINTES EXTERNES NO. 3: RÈGLEMENTS ET SÉCURITÉ	150
TABLEAU 77: CONTRAINTES EXTERNES NO. 4: DISTANCE ET ÉLOIGNEMENT	150
TABLEAU 78: CONTRAINTES INTERNES ET EXTERNES, SELON LE SEXE	152
TABLEAU 79: CONTRAINTES INTERNES ET EXTERNES, SELON LE TYPE DE PLAISANCIERS	152
TABLEAU 80: CONTRAINTES EXTERNES: COMPARATIF ÉCHELLES DE CONTRAINTES ENTRE LES HOMMES ET LES FEMMES	153
TABLEAU 81: CONTRAINTES EXTERNES: COMPARATIF ÉCHELLES DE CONTRAINTES ENTRE LES TYPES DE PLAISANCIERS	154
TABLEAU 82: CLASSIFICATION DES ÉNONCÉS DE CONTRAINTES INTERNES ET EXTERNES CONFONDUES, POUR LA POPULATION TOTALE	155
TABLEAU 83: CLASSIFICATION DES ÉNONCÉS DE CONTRAINTES INTERNES ET EXTERNES CONFONDUES, SELON LE SEXE	156
TABLEAU 84: CLASSIFICATION DES SOUS-CATÉGORIES DE CONTRAINTES INTERNES ET EXTERNES SELON LE TYPE DE PLAISANCIER	157

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1: L'EXCURSIONNISME ET LE TOURISME NAUTIQUE FLUVIAL.....	19
FIGURE 2: GRAPHIQUE À QUADRANTS TIRÉ DU MODÈLE DE RYAN	56

LISTE DES GRAPHIQUES

GRAPHIQUE 1: LES VALEURS EN NAUTISME - POPULATION TOTALE (ÉNONCÉS 1 À 15) ...	121
GRAPHIQUE 2: LES VALEURS EN NAUTISME - POPULATION TOTALE (ÉNONCÉS 16 À 30) .	122
GRAPHIQUE 3: VALEURS EN NAUTISME - HOMMES (ÉNONCÉS 1 À 15)	124
GRAPHIQUE 4: VALEURS EN NAUTISME - HOMMES (ÉNONCÉS 16 À 30).....	125
GRAPHIQUE 5: VALEURS EN NAUTISME - FEMMES (ÉNONCÉS 1 À 15)	127
GRAPHIQUE 6: VALEURS EN NAUTISME - FEMMES (ÉNONCÉS 16 À 30).....	127
GRAPHIQUE 7: VALEURS EN NAUTISME - PLAISANCIERS NAVIGUANT À VOILE (ÉNONCÉS 1 À 15).....	130
GRAPHIQUE 8: VALEURS EN NAUTISME - PLAISANCIERS NAVIGUANT À VOILE (ÉNONCÉS 16 À 30).....	130
GRAPHIQUE 9: VALEURS EN NAUTISME - PLAISANCIERS NAVIGUANT À MOTEUR SEULEMENT (ÉNONCÉS 1 À 15)	132
GRAPHIQUE 10: VALEURS EN NAUTISME - PLAISANCIERS NAVIGUANT À MOTEUR SEULEMENT (ÉNONCÉS 16 À 30)	133

Remerciements

Mes remerciements vont d'abord ma conjointe Isabelle, mes enfants Charlotte, Guillaume et Dominique; mes parents Danielle et Pierre ainsi que l'ensemble de ma famille pour leur encouragement et leur support. Mes remerciements également à M. Gaétan Ouellet Ph.D qui a été un excellent directeur d'étude de maîtrise et qui m'a permis lui aussi à compléter ce projet ambitieux.

Tous m'ont aidé à leur façon à passer à travers bon nombre de situations difficiles, notamment la perte d'une partie du travail lors d'un incendie de mon bureau de travail le 26 décembre 2004.

Mes remerciements et salutations également aux nombreux plaisanciers qui ont participé à l'enquête par questionnaires dans le cadre de ce projet de recherche.

Patrick Lafleur

Introduction

L'estuaire du Saint-Laurent et ses affluents apparaissent comme des vecteurs importants du développement touristique au Québec. Le potentiel touristique du fleuve Saint-Laurent est par ailleurs très important, considérant qu'à lui seul, il est l'un des plus importants au monde par sa surface, sa masse d'eau¹, et ses richesses naturelles et patrimoniales maritimes. À cet effet, Barabé et Lebeau² mentionnent qu'il s'agit d'une « route d'eau impressionnante; le fleuve Saint-Laurent, divisé en trois grandes parties, soit le fleuve, l'estuaire et le golfe, s'étend sur plus de 1800 kilomètres à partir de la province ontarienne jusqu'à Terre-Neuve ». Également, « le corridor du Saint-Laurent compte plus de 606 îles (dont 265 dans la partie "fleuve") et abrite une diversité d'espèces animales et végétales impressionnante ». Et que dire de la quarantaine³ de phares traditionnels, opérationnels ou non, jalonnant les rives du Saint-Laurent, ainsi que les petits ports de pêche, les villages et les villes riches en patrimoine bâti, humain et naturel, tout ceci n'étant qu'une partie de la culture maritime qui a marqué le Québec depuis l'arrivée des premiers colonisateurs.

La navigation de plaisance sur le fleuve n'est pas investie de tout l'intérêt auquel il serait possible de s'attendre de la part des Québécois et des visiteurs. Fait surprenant, bien que le Québec ne semble pas dépourvu de plaisanciers, comme le fait remarquer Jacques Demers⁴, quoiqu'il s'agisse d'une proportion très faible par comparaison avec d'autres pays qui ont une tradition de navigation beaucoup plus ancrée, « *navigare est necessarium* », ceux-ci naviguent peu au Québec sur de longues distances et de longues périodes.

¹ En effet, pour déterminer l'importance d'un fleuve, il faut considérer plusieurs critères, dont les trois principaux sont la largeur, le débit et la superficie du bassin versant. [...] Le fleuve Saint-Laurent serait, selon cette combinaison, entre le treizième et le dix-septième dans la hiérarchie des grands. (Traduction libre : Villeneuve, Claude, 1995, *Le fleuve aux grandes eaux*, p. 3).

² Barabé, A., Lebeau, L. (1996), *Recherche documentaire sur la mise en valeur récréotouristique du potentiel fluvial de Salaberry-de-Valleyfield*, p. 6.

³ Sacco, Michel (1998), « Les phares du Saint-Laurent », *L'Escale nautique* N^o 18, Québec, Les productions maritimes, p. 24.

⁴ Demers, Jacques (1987), *Le développement touristique, Notions et principes*, Québec, Les Publications du Québec, Québec, p. 25.

En effet, lorsque vient le temps de partir en voyage pour plus d'une journée -de l'excursionniste au touriste-, une part non négligeable des plaisanciers québécois s'éloigne des eaux du Québec au profit d'autres destinations hors Québec. Les touristes étrangers, pour leur part, comme le marché américain qui représente à lui seul la plus importante flotte d'embarcations à proximité du Québec, semblent boudier nos attraits côtiers et navigables. Qu'en est-il vraiment ?

La navigation de plaisance au Québec, sur le fleuve Saint-Laurent, est peu étudiée en ce qui concerne la caractérisation du phénomène et des plaisanciers eux-mêmes. Le plus souvent, les écrits font référence au nombre et aux types d'embarcations, aux destinations les plus populaires, au flux touristique et monétaire en cause, à la qualité et à la quantité des infrastructures d'accueil, et, de façon assez sommaire, aux besoins et aux caractéristiques des amateurs. La recherche sur le nautisme de plaisance sur fleuve Saint-Laurent et ses affluents, comme dans la recherche en général sur le tourisme au Québec, est plus axée sur l'expérience première que sur des données empiriques et fondamentales. À ce titre, Stafford mentionne:

[...] le tourisme au Québec est un cas type de système n'ayant pas ou peu d'information systématique (scientifique) sur lui-même : c'est une activité qui semble fonctionner toute seule, sans que l'on connaisse les mécanismes de son fonctionnement !⁵.

Dans cette perspective, l'objectif de la présente étude consiste à améliorer les connaissances de ce loisir à caractère touristique et d'aventure, en établissant d'abord le niveau d'avancement des connaissances en ce domaine et, par la suite, par l'identification d'une méthode de recherche adaptée, d'aller plus loin dans le développement des connaissances, de dégager de nouvelles problématiques non identifiées jusqu'à présent, de proposer de nouvelles analyses et éventuellement, de nouvelles solutions ou recommandations en regard du nautisme de plaisance pratiqué sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents, ainsi qu'en regard des plaisanciers eux-mêmes.

⁵ Stafford, Jean (1996), La recherche touristique, Introduction à la recherche quantitative par questionnaire, Sainte-Foy, Presses de l'université du Québec, p. 144.

Après une présentation des termes et concepts entourant le sujet de la présente étude, les aspects organisationnels et physiques (éléments observables) et des **aspects socioculturels seront traités**. Ces deux aspects sont des ensembles de facteurs explicatifs du développement actuel du nautisme de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent, tel que présenté par les auteurs consultés.

La revue de littérature porte aussi sur les éléments conceptuels, notamment en ce qui concerne l'expérience en loisir et l'expérience touristique, issues de la psychologie du loisir et du tourisme, selon plusieurs auteurs.

Suivant la revue de littérature, il est question du cadre de référence méthodologique applicable à l'étude de la population pratiquant la navigation de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents. Par la suite, la pratique nautique sur le Saint-Laurent et le plaisancier lui-même seront décrits. Il est également question des intérêts à la base d'un choix de destination nautique, des valeurs des plaisanciers les ayant menés à ce choix d'activité et des contraintes propres aux plaisanciers ainsi que celles liées à la pratique du nautisme sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents. Par ailleurs, de façon complémentaire, un modèle d'analyse à deux échelles de mesure combinée (satisfaction/importance) est utilisé dans la section portant sur les valeurs pour identifier le niveau de satisfaction de la pratique nautique des plaisanciers selon leurs valeurs initiales les ayant menés à ce choix d'activité.

Le but de la l'analyse de cette banque de données est de vérifier si la pratique nautique fluviale actuelle est si faible qu'on le dit et de tenter d'en expliquer les raisons par des facteurs plus personnels reliés aux caractéristiques des plaisanciers eux-mêmes.

Au niveau méthodologique, suite à une enquête par questionnaire, des données sur les plaisanciers pratiquant la navigation de plaisance avec une embarcation de 21 pieds minimum (voile ou à moteur seulement) sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents sont collectées. Au cours de l'été 2000, plus de cinq cent questionnaires sont distribués directement aux plaisanciers par trois enquêteurs dans des marinas présélectionnées selon leur taille pour toutes les régions du Québec ayant des marinas accessibles au public et donnant accès au Saint-Laurent.

Les résultats de l'étude et leur analyse sont présentés et analysés dans le dernier chapitre. Il est précisément question des principaux constats concernant la pratique nautique des plaisanciers et de leur embarcation, de leur intérêt lié au choix d'une destination, des valeurs initiales en loisir les ayant menés à choisir cette pratique de loisir, de leur satisfaction par rapport à leur pratique actuelle, et finalement, des contraintes personnelles et sociales et celles liées à la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents.

Chapitre premier : Revue de la littérature

Grand fleuve parmi les grands fleuves, le Saint-Laurent n'est ni le plus long, ni le plus imposant, ni le plus peuplé, ni le plus vieux des fleuves du monde. Il est cependant exemplaire, tant par ses paysages grandioses et sa faune riche et diversifiée que par son histoire (Claude Villeneuve, 1995).

Historique de la navigation fluviale et de plaisance au Québec

Le fleuve et le Golfe du Saint-Laurent ont été visités avant 1534, date à laquelle Jacques Cartier prit possession du territoire au nom du Roi de France. Comme le rapporte l'historien Jacques Lacoursière⁶, «il y a 2500 ans, des explorateurs et des pêcheurs phéniciens auraient remonté le fleuve». L'auteur signale même la présence de moines irlandais à la fin du IX^e siècle qui fuyaient probablement les envahisseurs Vikings et qui se seraient établis sur une île du Golfe Saint-Laurent. La vallée du Saint-Laurent et la région des Grands Lacs auraient été colonisées durant une période non déterminée.

À peu près à la même période, vers la fin du IX^e siècle, les pays nordiques de l'Europe sont surpeuplés et leurs habitants (les Norsements, les Normands ou les Vikings) commencent à envahir les pays voisins. Leur périple ira au Groenland et, par la suite, jusque dans l'estuaire du Saint-Laurent. Il est à mentionner que ceux-ci étaient probablement, à cette époque, les meilleurs navigateurs; leurs drakkars étaient équipés d'une quille et d'un gouvernail, qui leur permettait de se confronter à la mer « avec audace ». Il y eut donc plusieurs autres voyages et même colonisation normande à Terre-Neuve, pendant plus de deux siècles.

⁶ Lacoursière, Jacques (1996), Histoire du Québec, des origines à nos jours, volume no. 1, p. 9.

Après le passage des Vikings, les régions du Nouveau-Québec et de Terre-Neuve semblent sombrer dans l'oubli jusqu'au XI^e siècle, moment où l'Europe occidentale connaît une évolution importante, notamment dans les techniques de navigation; les navigateurs utilisent de nouveaux types de vaisseaux, ainsi que la boussole, l'astrolabe et des cartes plus précises que jamais. Ils entreprendront des voyages sur des mers peu connues ou encore inconnues jusque-là. Motivés par des raisons économiques, ils tenteront de trouver de l'or, ainsi qu'un passage vers l'Asie pour en ramener des épices (muscade, clou de girofle, gingembre, cannelle) et de la soie ; ces éléments jouaient un rôle de plus en plus important dans leur mode de vie et il était devenu trop onéreux de les faire venir d'Orient.

À partir du XVI^e siècle, de nombreux voyages sont organisés par l'Italie, l'Espagne, le Portugal, la France et l'Angleterre, qui les mèneront vers l'Amérique et « Nova Gallia ». En 1529, la Nouvelle-France était née avec Gerolamo da Verrazzano, mais c'est avec l'arrivée de Jacques Cartier et d'autres explorateurs, comme le sieur de Roberval, que l'exploration du Saint-Laurent, du Saguenay et du Saint-Maurice débuta réellement, au nom du Roi de France.

Le fleuve Saint-Laurent est le berceau de la société québécoise. D'abord vu comme un passage vers l'Asie, des efforts successifs de colonisation furent tentés. Samuel de Champlain, à partir de son deuxième voyage qui débuta en 1608, fonde la ville de Québec pour les qualités qu'elle offre : un port naturel et une position défensive avantageuse. Dès lors, le fleuve Saint-Laurent et les possibilités de navigation qu'il offrait, jouèrent un rôle important dans la croissance économique et démographique de la Nouvelle-France. Ces explorateurs avaient trouvé plus qu'un territoire, ils avaient découvert une voie d'eau prestigieuse, immense et essentielle qui permit l'augmentation de la population nord-américaine.

Jusqu'en 1730⁷, la navigation servait essentiellement à transporter les matières premières de la Nouvelle-France vers la France et à ravitailler les colonies. En effet, le Roi de France n'avait pas permis, jusque-là, qu'il y ait développement d'une industrie dans la colonie. D'ailleurs, les premiers chantiers de construction navale, les forges et les pêcheries ne devaient pas avoir une production supérieure aux besoins de la colonie. La navigation augmentera avec le développement commercial (commerce de la fourrure, du bois, de la pêche, de l'agriculture, etc).

Par la suite, des navires à tonnage toujours plus important apparaissent. Les premiers bateaux à vapeur, appartenant à des entreprises toujours plus puissantes au plan économique, sillonneront le Saint-Laurent selon la règle « *de l'offre et la demande* »⁸. Et c'est vers 1850, avec ces bateaux à vapeur, que l'attrait du fleuve se manifeste auprès des premiers touristes de façon plus importante. Les croisières avec escales deviennent des activités à la mode et des stations de villégiature sont créées, notamment à Tadoussac, à Rivière-du-Loup, à Métis-sur-Mer, à Rimouski et à Matane⁹. Puis l'envoûtement pour ces voyages diminue entre 1950 et 1960. François De Grandpré mentionne que les sociétés offrant des croisières avaient arrêté leurs activités, en partie à cause des facteurs suivants:

*Les bateaux n'étaient plus adaptés aux impératifs du cabotage contemporain; le coût élevé de transformations afin de répondre aux nouvelles normes de navigation; l'amélioration des routes et des chemins de fer; la multiplication des vols vers l'Europe et les grands centres américains; la possession d'une voiture, qui est devenue un bien de consommation accessible pour les consommateurs*¹⁰

L'attrait du fleuve renaîtra vers le début des années 80, timidement au début, avec les sociétés offrant des croisières aux baleines qui prolifèrent de plus en plus, comme il en sera question plus loin.

⁷ Picard, François (1983), *Le patrimoine maritime au Québec : état de la situation et recommandations*; rapport, Commission des biens culturels, 60 p.

⁸ De Grandpré, François (1994), *Les Croisières-Excursions*, p.3.

⁹ Demers, Jacques (1983), *Le tourisme en péril*, p. 120.

¹⁰ Ibidem, p. 5.

Concernant la navigation de plaisance, bien qu'il soit reconnu qu'elle fit officiellement ses débuts vers 1850, elle existait de façon marginale vers 1700. En effet, à un degré difficile à circonscrire, elle existait chez les marins qui faisaient la pêche et le transport maritime en goélette à voile (cabotage). Ces marins avaient une véritable passion pour leur métier et pour le Saint-Laurent pour ainsi dire; ils avaient un quotidien rempli d'aventures et nombreuses sont les bibliographies qui en témoignent. D'autre part, ces marins d'autrefois amenaient à l'occasion la petite famille en excursion ou en croisière. Il était en effet, « [...] *de tradition pour les enfants, fils ou filles de marins et d'âge scolaire, d'aller tous les ans faire un voyage sur la goélette familiale* ¹¹ ».

Quoique l'information sur ces premiers navigateurs ne soit, le plus souvent, pas écrite ou disponible, il se dégage de la littérature existante que la navigation de plaisance sur le Saint-Laurent était grandement liée au quotidien ou au travail des familles de constructeurs de bateaux, de pêcheurs, de caboteurs, etc. Il serait donc plus juste de voir en cette tradition un loisir utilitaire et instrumental lié au travail, à savoir, l'apprentissage d'un métier, la transmission de l'art de naviguer aux plus jeunes qui éventuellement prendraient le large avec leur père, dans la poursuite normale des activités. Bien qu'aujourd'hui ces pratiques ne soient plus courantes, il n'en demeure pas moins que la navigation et le Saint-Laurent ont fait partie intégrante de la vie de travail et des loisirs de la population côtière de cette époque.

Selon Alain Franc¹², la navigation de plaisance, dite individuelle ou privée, apparaît en 1850. Ce loisir est alors monopolisé par l'élite canadienne anglaise, les hommes d'affaires de Québec. Ceux-ci sont souvent propriétaires de yachts de petite taille pour les sorties locales, alors que d'autres possèdent des yachts de taille plus importante, permettant les croisières hauturières dans le Bas-Saint-Laurent. Pour ce qui est des gens de la classe moyenne, ceux-ci possèdent, seuls ou conjointement, des chaloupes à voile ou des canots non pontés, donc non adaptés pour la croisière, quoique bien adaptés pour le gros temps,

¹¹ Harvey, Gérard (1974), *Capitaine au cabotage, Marins du Saint-Laurent*, Éditions du jour, Montréal, p.24.

¹² Franc, Alain (2000), *L'escale nautique*, No. 24, pp. 8, 9 et 11.

puisqu'ils sont issus du cabotage propre au Saint-Laurent et auraient acquis une réputation bien méritée pour leur excellente tenue en mer.

C'est à partir de 1861 que le premier Yacht Club voit le jour et que des voiliers de tonnage de plus en plus élevé apparaissent, mais aussi la venue de voiliers d'outre frontières, notamment des États-Unis, qui auront pour effet de stimuler la compétition et les régates. À la fin du XIX^e siècle, plusieurs autres «Yachts Club» ou clubs nautiques voient le jour dans la région de Montréal et la participation des Canadien-français est maintenant beaucoup plus importante. Les bateaux se modernisent et l'on voit apparaître les premiers yachts à moteur. Cependant, bien que l'enthousiasme des *yachtmen* soit bien présent, le développement de la pratique de la plaisance est lent, dû au manque de structures d'accueil dans l'estuaire du fleuve Saint-Laurent.

En définitive, la réelle démocratisation de la navigation de plaisance est encore très récente ; elle s'est manifestée au début des années 1960 et a été en croissance jusqu'en 1975. Par la suite, un nouveau souffle, lors des fêtes de 1984 à Québec, a favorisé l'émergence de nouveaux plaisanciers, la construction en série de nouveaux bateaux, mais surtout, a fait naître de nouvelles infrastructures d'accueil encore présentes aujourd'hui.

Termes et concepts

Le terme nautique se définit comme tout ce qui est lié au nautisme, c'est-à-dire:

qui appartient à la navigation » (du latin: nauticus, naval). Donc, les loisirs nautiques sont constitués de toutes les pratiques liées directement à l'utilisation, à des fins de loisir, d'une embarcation non considérée comme un engin de plage (tels que le jet-ski, la planche, le surf, les dériveurs et les zodiacs de taille inférieure à 3,70 mètres): il s'agit essentiellement des dériveurs et petits bateaux à moteur de plus de 3,70 mètres d'une part, et des engins de croisière d'autre part (moteur et voile)¹³.

¹³ Michot, Thierry (1994), "Essai de définition", *Cahier Espaces* #35, Loisirs nautiques et aquatiques, p. 16-17.

Le nautisme fluvial comprend l'ensemble des activités nautiques qui peuvent être pratiquées sur le domaine fluvial québécois. La notion de fleuve est comprise au sens de cours d'eau aboutissant à la mer¹⁴. En ce qui concerne le fleuve Saint-Laurent, il s'agit d'un cours d'eau nordique qui draine un bassin versant de 1 307 000 kilomètres carrés, des Grands Lacs jusqu'à son embouchure qui mesure près de 120 kilomètres de largeur, pour une longueur totale de 1 800 kilomètres¹⁵.

Le tourisme nautique représente donc toutes les formes de navigation à des fins de loisir et d'une durée de plus de 24 heures au sens statistique du terme tourisme; ceci comprend le nautisme commercial (croisières de courte à longue durée) et la navigation de plaisance individuelle ou privée.

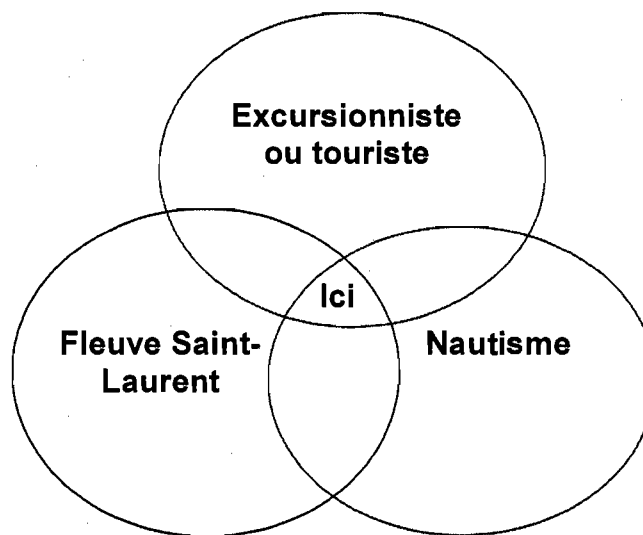
Par définition, le nautisme renvoie à des activités de loisir se déroulant sur toutes les surfaces navigables (océan, mer, lac, fleuve, rivière) avec des embarcations autres que les machines ou engins de plage comme les motomarines, les chaloupes, les planches à voile, les kayaks de mer, etc. Il comprend en l'occurrence toutes les embarcations de dimensions appréciables ayant, comme déjà mentionné, une autonomie suffisante pour les voyages touristiques, ceci inclut autant l'aspect commercial que privé, ainsi qu'une pratique beaucoup plus large que sur le réseau fluvial.

Dans le cadre de cette étude, il sera question du nautisme de plaisance (pratique individuelle) pratiqué à titre d'excursionniste ou de touriste (lorsque le voyage est d'une durée de plus de 24 heures) sur le fleuve, avec des embarcations de plaisance à voile ou à moteur seulement, bénéficiant d'une autonomie suffisante et permettant le voyage de plusieurs jours sur le fleuve Saint-Laurent et ses principaux affluents navigables tels que les rivières Outaouais, Richelieu et Saguenay. Cette pratique de loisir tend à s'associer aux dimensions libératoires, désintéressées, hédonistes et épanouissantes du loisir et du tourisme d'agrément, excluant par ailleurs toute forme de commercialisation de la navigation telles

¹⁴ Le Petit Larousse Illustré (1994), p 444.

que les croisières de courte ou longue durée, ainsi que les croisières thématiques, pour ne laisser place qu'à la pratique privée ou individuelle. En définitive, il est question de la navigation de plaisance individuelle sur le fleuve ou sur l'un de ses affluents, qu'il s'agisse d'excursion ou de voyage de plus de 24 heures (tourisme).

Figure 1 : l'excursionnisme et le tourisme nautique fluvial.



Problématique du nautisme de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents

L'importance du nautisme au Québec, considérant seulement son industrie, est importante. Cette dernière se définit par toutes les activités se pratiquant sur l'eau, ainsi que par l'ensemble des entreprises produisant des biens et des services pour la clientèle nautique. En ce qui concerne la seule industrie du nautisme, elle se compose, selon Zins Beauchesne et associé, Groupe Secor ¹⁶ « des manufacturiers de bateaux de plaisance et des équipements nautiques, des distributeurs, des agents manufacturiers ou des distributeurs de pièces et des accessoires nautiques, des marchands de bateaux nautiques ». Au total, cette activité économique au Québec a généré 1,5 milliards de dollars en 1995. On y dénombrait 1000 entreprises, dont 40 en fabrication et 7988 emplois directs sans compter la part des marinas à but lucratif ou non lucratif, des ports de plaisance, des clubs nautiques et des

¹⁵ Traduction libre, Bach, J.S., Villeneuve, C. (1995), Le Fleuve aux grandes eaux, Montréal, Les Éditions Québec-Amérique inc., p. 2.

croisières commerciales de courte à longue durée. Bref, l'industrie du nautisme représente une part non négligeable de l'activité économique et touristique au Québec.

La pratique du nautisme fluvial au Québec : les types de pratique du nautisme récréatif

La croisière-excursion

Les croisières-excursions sur le Saint-Laurent se définissent comme des excursions d'une durée et d'un parcours fixes (habituellement moins de quatre heures et de cinquante kilomètres) ou encore des promenades pour groupes, sur des bateaux nolisés, offertes à la population locale et à la clientèle touristique par des entreprises¹⁷ (exemple : excursion d'observation, balade dans les îles, croisière-dîner, croisière aux baleines). Les entreprises offrant ce type d'activités, selon l'Association des croisières-excursions du Québec (l'ACEQ)¹⁸, ont pris à leur bord, en 1994, plus de 750 000 personnes, ce qui a donné de l'emploi à 1 500 personnes. Les retombées d'exploitation ont dépassé les 20 millions de dollars. Également, l'Association mentionne que depuis 1993, on note une hausse de 15 % par année et cette tendance se manifeste depuis une dizaine d'années.

La croisière de longue durée

Étant donné son caractère international, il est impossible de caractériser la croisière de longue durée en faisant uniquement référence au marché québécois. De plus, si l'on considère le fleuve Saint-Laurent comme terrain d'étude, celui-ci se présente surtout comme une entrée pour les touristes étrangers sur la voie navigable du Saint-Laurent où les ports, ayant la capacité de recevoir des paquebots géants, sont des points d'arrêt temporaires avant que les bateaux de croisières ne continuent, le plus souvent vers les Grands Lacs.

¹⁶ Zins Beauchesne et associé, Groupe Secor (1997), Étude sur le nautisme: Portrait du nautisme au Québec et potentiel de développement dans le grand Montréal, Rapport final sur le projet du canal de Lachine, p. 2-1.

¹⁷ De Grandpré, François (1994), Croisières-excursions sur le Saint-Laurent : Inventaire, Tourisme Québec, Direction des projets, p. 3.

¹⁸ Ibidem, p. 19.

Croisière de longue durée : Importation de touristes¹⁹

- Les croisières de longue durée attirent surtout une clientèle d'Américains et de bien nantis;
- Le marché mondial des croisières commerciales est l'un des secteurs de l'industrie du voyage qui s'est développé le plus rapidement au cours des vingt dernières années, affichant un taux de croissance annuel de 10 %. Les prévisions de croissance pour la prochaine décennie se situent toutefois entre 5 % et 7 % ;
- Environ 35 000 passagers ont fait une croisière sur le système Saint-Laurent/Grands Lacs. Le taux de croissance y est inférieur à celui de l'industrie en général. Le potentiel de croissance pour les cinq prochaines années dans ce marché est de l'ordre de 20 000 passagers.

Il apparaît évident, à la lumière de ces informations concernant l'industrie du nautisme au Québec, que celle-ci se porte. À ce titre, il est à mentionner que jusqu'à récemment, la législation canadienne stipulait qu'il était interdit d'exploiter des casinos sur le territoire national et que cela « *constitue [ait] le principal obstacle à l'augmentation du nombre de croisières internationales* »²⁰. Cependant, le manque de coordination et la promotion du produit auprès des entreprises de croisières qui ont leur siège social aux États-Unis, ainsi que les services d'information, d'accueil et d'animation à bord sont toujours à développer. Finalement, la piètre qualité des installations portuaires destinées aux navires de croisières est également un élément qui ne contribue pas à l'amélioration de la situation.

Nautisme de plaisance au Québec : la pratique individuelle

Jusqu'ici, l'importance des mouvements de masse et de l'activité économique que génère le nautisme au Québec a été présentée. Qu'en est-il maintenant du plaisancier pratiquant sur les surfaces et les voies navigables ce qu'il conviendrait d'appeler l'excursionnisme et le tourisme nautique ?

¹⁹ Tittley, Luc (1992), "Les Croisières de longue durée et les excursions nautique sur le Saint-Laurent : Tendances et perspectives", *Teoros*, Vol. 11, N° 3, p. 31-34.

²⁰ *Loc. cit.*

Selon la plus récente étude sur le nautisme au Québec, faite par la firme Zins Beauchesne et associé, Groupe Secor, en 1997 « *après un déclin connu entre 1990 et 1994, le nombre de ménages québécois propriétaires d'embarcations de plaisance a connu une croissance sensible entre 1994 et 1995, dépassant largement les niveaux du début de la décennie* ²¹ ». Le taux de propriétés pour 1995 se situe à 17 %, 452 309 ménages québécois possédant au moins une embarcation de plaisance. De plus, il est estimé que le nombre de plaisanciers au Québec se chiffre à 1 220 000 réguliers et 1 580 000 occasionnels. Ces résultats comprennent l'ensemble des embarcations et des types de pratique que l'on retrouve sur le marché : canots et chaloupes, bateaux à moteur de 10 à 20 pieds et ceux de 20 pieds et plus, voiliers, planches à voile, kayaks de mer et moto marines. De plus, ces résultats couvrent une pratique plus large que le fleuve et ses affluents. Le champ d'intérêt de la présente étude se situe davantage sur la voie navigable fluviale et les rivières et canaux directement accessibles à partir de celle-ci, avec des embarcations à moteur ou des voiliers de plus de 21 pieds. Les autres catégories d'embarcations, selon l'état des connaissances actuelles, ne sont généralement pas utilisées à des fins de voyages touristiques de plusieurs jours avec une certaine autonomie.

Le marché potentiel québécois

Toujours selon la même étude, le marché potentiel d'embarcations de plaisance possédées par les ménages québécois dénombre 168 000 embarcations potentiellement utilisables « sur les grands cours d'eau du Québec » dont 49 % seraient dans la région métropolitaine de Montréal. Ce chiffre exclut les canots, les chaloupes, les planches à voile, les kayaks de mer et les motomarines.

D'autre part, en ce qui concerne le marché des plaisanciers – les excursionnistes - de la région métropolitaine de Montréal, 76 % des embarcations utilisées font moins de 18 pieds de taille, alors que 100 % des embarcations utilisées par les touristes plaisanciers visitant cette région font au minimum 18 pieds de taille.

²¹ Zins Beauchesne et associé, Groupe Secor (1997), Étude sur le nautisme: Portrait du nautisme au Québec et potentiel de développement dans le grand Montréal, Rapport final sur le projet du canal de Lachine, p. 2-19.

Cela dit, les résultats présentés proviennent de données comparatives avec celles de l'Ontario. Il s'agit donc de nombres ajustés par Zins Beaudesne et associé, Groupe Secor pour les fins de l'étude de 1997.²²

Le marché potentiel ontarien

Étant donné la proximité de l'Ontario de la région métropolitaine de Montréal, on retrouve également un marché pour les plaisanciers d'un jour (plaisanciers excursionnistes). On recense 71 400 embarcations de tous types ou de toutes tailles en provenance principalement du lac Ontario, des Mille-Îles et du Saint-Laurent.

Le marché potentiel touristique de l'Ontario, c'est-à-dire les plaisanciers ne pouvant faire un voyage d'un jour et qui doivent passer au moins une nuit au Québec, est évalué à 27787 embarcations ayant au minimum une taille de 25 pieds de longueur.

Le marché potentiel américain

Le marché potentiel touristique de plaisance américain est évalué à 116 525 embarcations de 25 pieds et plus. Il s'agit, pour cette clientèle, de la taille minimale pour les croisières sur le Saint-Laurent, vers le Québec. En ce qui concerne le marché de l'excursionnisme, il est marginal, étant donné l'éloignement.

Tableau 1 : Résumé synthèse des marchés potentiels

Note : l'étude présente des chiffres pour la région de Montréal, segmentée en fonction des principaux lieux de provenance des touristes.

Géographiquement et selon les comportements

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Québec (20 600 à 82 400 excursionnistes et 5 400 à 21 400 touristes)• Ontario (71 000 excursionnistes et 27 800 touristes)• États-Unis (116 500 touristes)²³ |
|---|

²² Ibidem, p. 4-5.

²³ Ibidem, p. 4-11.

Mise en garde - L'utilisation la méthodologie comparative avec des chiffres de l'Ontario, présentés ci-haut, ne permet pas une appréciation tout à fait objective de la fréquentation des touristes québécois de toutes provenances sur le fleuve. De plus, aucun élément n'est donné pour expliquer cet important écart entre les chiffres présentés dans le cas des excursionnistes et des touristes québécois visitant la région métropolitaine de Montréal, ce qui ajoute à l'imprécision.

Caractérisation des plaisanciers hors Québec

La présente étude ne porte pas à proprement parler sur les plaisanciers hors Québec, mais il est intéressant, pour établir des bases comparatives, de présenter quelques informations pertinentes tirées de *«groupes de discussions et d'enquêtes qualitatives qui ont été réalisées auprès de plaisanciers ontariens et du Nord-Est des États-Unis dans le cadre d'une étude de Parcs Canada »*, à partir de Zins Beaudesne et associé, groupe Secor (1997), p. 2-26, à savoir :

- 95 % ont des embarcations motorisées.
- Environ 40 % sont disposés à effectuer, annuellement, des croisières de deux semaines et plus.
- Lors de ces voyages « long cours », (3 jours et plus), 67 % naviguent en groupes de bateaux.
- Les éléments qui influencent dans le choix et la planification d'une destination sont : «des marinas biens équipées (27 %), la température (18 %), la localisation / la distance à parcourir», etc.
- Ce que les plaisanciers hors Québec recherchent le plus, c'est : « de beaux paysages (40 %), la nouveauté du circuit/destination (11 %), la belle température (11 %) », etc.
- En terminant, il apparaît que la température est le principal agent de dissuasion pouvant freiner le choix de la destination « Québec-Saint-Laurent » des plaisanciers hors Québec.

Finalement, il y a peu de statistiques sur les flux touristiques nautiques non commerciaux (internes et externes) sur le fleuve et ses affluents. Également, il existe peu de données psycho-socio-démographiques utiles permettant de caractériser les différentes pratiques et les plaisanciers, car elles sont « noyées » dans une masse d'information beaucoup plus

large²⁴, ne donnant ainsi que peu de possibilités d'analyse et d'interprétation de cette population à l'étude qui est comprise dans « les québécois pratiquant la navigation de plaisance sur le fleuve et ses affluents ».

Facteurs explicatifs du développement actuel du nautisme de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent

Aspects organisationnels et physiques

Jacques Demers²⁵ mentionne que la navigation de plaisance représente une activité à caractère touristique de premier plan étant donné, selon lui, que sa popularité ne cesse de croître et que d'ici peu, donc aujourd'hui, le voilier fera partie du décor maritime du Québec.

Demers mentionne également qu'il y a augmentation du nombre d'embarcations et de ports, surtout en amont de Québec, et que la circulation sur l'ensemble du réseau s'est modifiée, à savoir : « les plaisanciers voyagent davantage, couvrent de plus grandes distances et, par conséquent, ont des besoins nouveaux ».²⁶

Selon lui, cette recrudescence n'est pas accompagnée d'une amélioration du mode de gestion des marinas du Québec. Leur vocation demeure locale et régionale, sans s'adapter et offrir des services d'accueil aux bateaux visiteurs. C'est-à-dire que les services de la marina s'adressent aux membres, donc aux excursionnistes, négligeant ainsi les touristes qui se déplacent sur le réseau fluvial.

²⁴ En effet, les données recueillies et présentées dans l'étude de Zins Beauchesne et associé, Groupe Secor (1997), sont utiles dans la mesure où des sections portent exclusivement sur le nautisme de plaisance se déroulant sur le fleuve Saint-Laurent et ses tributaires. Les informations concernant les types de ports d'attaches, les types d'embarcations, les comportements habituels des plaisanciers québécois, les principales activités de ceux-ci lors d'escales, leur niveau de satisfaction, etc., ne peuvent être utilisés pour caractériser la population à l'étude car elles incluent toutes formes de navigation de plaisance, et de surcroît, sur tous les types de plans d'eau qu'il est possible de retrouver au Québec.

²⁵ Demers, Jacques (1987), *Le Développement touristique, Notions et principes*, Québec, Les Publications du Québec, p. 22.

²⁶ Ibidem, p. 23.

Une autre lacune se révèle au niveau de l'aménagement des ports de plaisance au Québec. En effet, l'auteur mentionne que ces derniers ne sont pas intégrés dans des complexes polyvalents et qu'ils prennent l'allure de « *parking* à bateaux » avec une simple capitainerie à parfum de « club privé ». Les services offerts satisfont à peine l'aspect matériel et technique de la navigation dans une marina : il y a donc une carence des services offerts aux plaisanciers de passage.

Selon les problématiques relevées par Demers concernant la navigation de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent, il ressort en bout de ligne que le réseau nautique « s'est désormais acquis une réputation douteuse en ce qui concerne la sécurité des déplacements » à cause de la répartition inégale des ports déjà insuffisants en nombre. L'information touristique fait également défaut et les plaisanciers ne sont pas orientés vers d'autres attractions. Il y aurait donc une pauvre image des attractions complémentaires qu'il est possible de pratiquer lors d'un mouillage. De plus, selon une récente entrevue, Jacques Demers mentionnait que depuis 1987, date de la parution des informations présentées plus haut, la situation s'est quelque peu améliorée, mais qu'il reste un travail important pour améliorer l'image de la navigation touristique sur le fleuve.

L'infrastructure d'accueil

En 1988, le nombre de marinas²⁷ se chiffrait à 88, le nombre de rampes à 175, et le nombre de quais à 75. Selon l'étude de Zins Beaudesne et associé, Groupe Secor, la comptabilisation, sans égard aux rampes et aux quais, dénombre 168 marinas. Cette dernière étude ne mentionne pas les critères de sélection et peut être trop inclusive. En terminant sur ce point, voici la comparaison de la capacité d'accueil entre le Québec et l'Ontario :

²⁷ Ibidem, p. 14.

Tableau 2 : Comparaison de la capacité d'accueil au Québec et en Ontario²⁸

Accueil Capacité / Demande	Ratio Ontario / Québec
• Nombre de ports de plaisance	6,6 / 1
• Nombre de places à quai	11 / 1
• Nombre de voiliers et de bateaux motorisés	4,4 / 1

* L'étude ne mentionne cependant pas les raisons du faible nombre de marinas au Québec.

De cet état de fait, Jacques Demers indique que les navigateurs de plaisance du Québec:

...se dirigent nombreux vers l'Ontario et les États-Unis où l'infrastructure d'accueil est bien mieux développée. Quant aux plaisanciers dont le port d'attache est situé hors Québec, on ne peut guère leur reprocher de mal connaître nos eaux et de s'y risquer en fort petit nombre.

D'ailleurs, l'étude de Zins Beaudesne et associé Groupe Secor, supporte ces constats en ajoutant que « malgré le dynamisme de l'industrie du nautisme, [...], il apparaît que l'offre de services aux plaisanciers a peu évolué, à la fois en termes de quantité que de diversité de services». L'étude cite en exemple que les marinas ont peu évolué ces dernières années et qu'elles sont utilisées à 94 %. Comme celle de Demers, cette étude décrit qu'il y a « fuite » des touristes et des capitaux due aux infrastructures d'accueil inadéquates.

Il y aurait:

plusieurs milliers de bateaux (8 000) appartenant à des plaisanciers québécois amarrés en permanence au lac Champlain du côté américain et le nombre de voyages de plaisanciers québécois au lac Champlain se maintient toujours à un niveau élevé (11 246 embarcations et 35 313 plaisanciers canadiens ont traversé la frontière au poste frontalier du quai Richelieu en 1995).²⁹

En guise d'analyse préliminaire, la concentration de la population montréalaise et sa proximité géographique avec les surfaces navigables que représentent justement le lac Champlain, et l'on pourrait ajouter les Grands Lacs, apparaît comme un élément détermi-

²⁸ Ibidem, p. 2-19.

²⁹ Zins Beaudesne et associé, Groupe Secor (1997), p. 3-4.

nant de la plus forte pratique de la navigation de plaisance dans cette région. Cependant, il est tout à fait curieux de constater, en faisant le décompte à partir du guide des marinas présenté par « *Quebec Yachting* »³⁰ en 1999, qu'il y a tout au plus 5 500 places à mouillage et à quai qui sont disponibles sur le lac Champlain, ceci comprenant les deux côtés de la frontière américano-qubécoise. L'exode des plaisanciers québécois sur le lac Champlain présenté dans l'étude Zins Beauchesne et associé, Groupe Secor (1997) est-il exagéré?

Les quelques tentatives d'explications présentées jusqu'ici semblent insuffisantes pour comprendre toute la dynamique de ce secteur du développement touristique et, surtout, de la pratique même de cette forme de loisir touristique. En fait, le discours présenté plus haut sur les problématiques est intéressant dans la mesure où il s'attaque aux éléments observables que sont les aménagements et les services offerts aux plaisanciers. Le plus souvent, l'analyse est d'ordre structurel et physique, à savoir : les considérations géographiques, les manques à gagner en matière de *marketing*, d'information touristique, les manques à gagner en ce qui concerne les aménagements et les services offerts à la clientèle touristique. Sans diminuer l'importance de ces facteurs, il ne s'agit là que d'une partie de la compréhension de la problématique du nautisme de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent. Il y a nécessairement place pour une compréhension plus globale, comme il en sera traité dans les aspects socioculturels.

Aspects socioculturels

La pratique de la navigation, et plus précisément le tourisme nautique, renvoie à un ensemble de règles propres à cet univers. Qu'en est-il donc de cet univers réglé³¹ ou de la culture de la navigation de plaisance et du tourisme « nautique », source d'agrément au sens où le définit Marc Laplante³²? S'agit-il d'une culture oubliée ou est-elle vivante ? Qu'en est-il de la tradition de la navigation au Québec?

³⁰ Québec Yachting (1999), Guide des marinas 1999, Vol. 4, No. 1. *Ranmor Publishing Inc.* 73 p.

³¹ Au sens de rituels, pratiques, usages, façons de faire spécifiques à une activité.

³² Laplante, Marc (1996), *L'Expérience touristique contemporaine, fondements sociaux et culturels*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 167 p.

Il fut un temps où le fleuve et le golfe Saint-Laurent étaient navigués par des milliers d'embarcations à voile à l'époque du cabotage, et plus tard par de petites embarcations à moteur qui avaient pour tâche de transporter leur cargaison dans les différentes villes et villages du Québec, et parfois même à l'extérieur du Québec. Il y avait une industrie, plus souvent familiale, du transport maritime. Bien que certains auteurs aillent même jusqu'à dire qu'il n'y a pas de tradition de la navigation au Québec, il n'en demeure pas moins que les services rendus par ces premiers marins du Québec ont été déterminants sur le développement économique, démographique, social et culturel du Québec de cette époque.

« Né de l'eau », le Québec vit actuellement une brisure ou une perte temporaire de sa tradition maritime. Le fleuve Saint-Laurent, comme d'autres fleuves dans le monde, a connu le développement industriel et la pollution qui s'en est suivie, c'est-à-dire les déversements de matières dangereuses et non biodégradables (dépôts toxiques, déversements d'hydrocarbures, d'agents chimiques et d'eaux usées, etc.). À cela s'ajoute le développement désordonné du littoral fluvial et de ses affluents : « [...] *conflits d'usages, implantations et développements désordonnés et incontrôlés de fonctions agressives, dévoreuses d'espace (industries, ports, aires résidentielles et commerciales, etc.)*³³ » Ces effets de la vie moderne font admettre qu'ils ont agi directement sur l'accessibilité du fleuve Saint-Laurent aux citoyens, contribuant progressivement à faire mourir la culture et le patrimoine maritime.

S'ajoutant à la détérioration de l'environnement fluvial laurentien, ces effets de la vie moderne ont apporté une diversification des modes de transports, ne favorisant pas l'augmentation de la pratique nautique. En effet, le train, l'automobile et l'avion ont tous contribué à offrir d'autres possibilités de déplacements au détriment de l'utilisation des voies maritimes dans leur ensemble.

³³ Laplante, Marc (1992), Le tourisme et le développement durable des grands fleuves, *Teoros*, Vol. 11, N° 3, p. 4.

En ce qui a trait à la culture maritime, un rapport du gouvernement du Québec sur le fleuve Saint-Laurent, publié en 1985, mentionne qu'il y a eu « *brisure ou perte temporaire de conscience dans les prodigieux remous de l'urbanisation et de l'industrialisation* »³⁴. La culture maritime s'en trouve bouleversée mais une tradition s'invente, renaît ou se réactive et peut même s'institutionnaliser, tant de façon formelle qu'informelle. Les efforts actuels du gouvernement pour la mise en valeur des rives du fleuve Saint-Laurent, du patrimoine maritime et la dépollution de ses eaux, en concertation avec des partenaires publics et privés, sont à la base d'une ré-appropriation du fleuve par les citoyens. À cet effet, le rapport mentionne qu'un retour à un plus juste équilibre est amorcé :

*Nous savons pertinemment que cet héritage n'est pas qu'un folklore glorieux, une mémoire des traditions, une nostalgie des débuts et des audaces du passé. Cela dit, il ne faut pas cacher que les années de négligence ont à la fois terni le patrimoine maritime et affaibli l'esprit d'initiative. Une tâche énorme reste à accomplir si l'on désire tirer véritablement profit du Saint-Laurent.*³⁵

Il ressort donc de la littérature sur le sujet que le développement touristique du Saint-Laurent appelle à la remise en état du patrimoine naturel et bâti. Il appert que son importance a été trop longtemps ignorée et délaissée. Comme le mentionnent Jay-Rayon et Morneau:

*En un sens, nous devons admettre que la situation actuelle est due à un manque d'approche spécifique concernant la culture maritime, ce qu'elle est, ce qu'elle contient et ce qu'elle peut générer comme attraits touristiques et rentabilité économique.*³⁶

Mais le défi premier a trait à la reconnaissance d'une conception culturelle et patrimoniale globale qui va au-delà de la valeur économique ou du potentiel de développement pour l'entreprise privée, une reconnaissance du fleuve Saint-Laurent et de ses rives, comme lieu

³⁴ Gouvernement du Québec (1985), Ministère des Communications, Le Saint-Laurent, ressource nationale prioritaire, Rapport du Projet Saint-Laurent, Québec, p. 135.

³⁵ *Loc.cit.*

³⁶ Morneau, B., Jay-Rayon, J.-C. (1993), "Un fleuve et un archipel pour Québec... ou doter la ville d'un espace patrimonial-maritime à la hauteur de sa réputation", *Teoros*, Vol. 12, N° 1, p. 23.

de manifestation culturelle québécoise, car il est partie intégrante de la qualité de vie, de la vie quotidienne, des loisirs et des vacances des citoyens.

Facteur de richesse ?

La navigation de plaisance au Québec n'est pas pratiquée par une masse importante de la population. Il semble important d'établir le facteur non négligeable de la richesse et des différences entre les classes sociales. En effet, la richesse semble s'imposer comme l'un des facteurs de participation. Selon Lundberg, il y a « *un lien entre loisir et richesse, ce qui fait que le temps consacré au loisir et l'utilisation qu'on en fait est en grande partie tributaire de l'importance et de la distribution de la richesse [...]* »³⁷

L'influence des classes sociales dans la problématique de la navigation de plaisance entrevue par Demers, se manifeste dans les marinas comme des clubs sélects qui sont peu enclins à s'ouvrir à des gens en situation de loisir qui fréquenteraient les marinas pour ses attraits d'animation et d'attraction en soi. Il mentionne, en discutant des investissements touristiques au Québec : « Tout au plus, on a investi dans les marinas, beaucoup plus style *club house* à saveur *playboy*, tacitement réservées à ce qu'on pense être une classe riche.³⁸ ». En fait, ne devrait-on pas se demander si réellement, le nautisme est l'apanage d'une classe sociale bien nantie ? En effet, certaines pratiques de loisir, parfois ostentatoires, sont l'un des moyens d'une partie de la population dite « bourgeoise » ou « bien nantie », d'établir leur distinction vis-à-vis des autres classes. Le cas du nautisme semble en être un intéressant de distinction dans la conception populaire ; il serait l'apanage d'une classe sociale aisée financièrement. Dans ce cas, où sont et que font les nouveaux riches dont parle Laplante³⁹ qui, par imitation, pourraient emprunter les us et coutumes de la classe possédante ?

³⁷ tiré de Zuzanek, Jiri, Mélange en l'Honneur de Joffre Dumazedier sous la direction de Gilles Pronovost 1993, p.75.

³⁸ Demers, Jacques (1983), Le tourisme en péril, Essai sur le développement touristique au Québec, Montréal, Nouvelle Optique, p. 120.

³⁹ Laplante, Marc (1996), L'expérience touristique contemporaine, Fondement sociaux et culturels, Sainte-Foy, Presse de l'Université du Québec, p. 87.

Jusqu'à maintenant, le nautisme de plaisance se situe souvent dans un contexte de pratique touristique et s'agit globalement d'une expérience de loisir. Pour la suite de la revue de littérature, il sera question des termes et concepts entourant le tourisme et dans un deuxième temps, des modèles théoriques traitant des notions d'expériences de tourisme et de loisir selon plusieurs auteurs. Par ailleurs, la recherche en tourisme est un des domaines où les aspects psychologiques ou les facteurs personnels ont été les plus souvent utilisés et développés. C'est à partir de ce savoir que le cadre de référence de cette étude sera développé en vue d'étudier le nautisme de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents.

Définitions du tourisme et modèle théorique

Devant l'obligation des États de mesurer les mouvements de masse touristique agissant sur la balance commerciale, des définitions essentiellement statistiques sont conçues depuis plusieurs années par différents organismes dont, en 1937, la Société des Nations (SDN) qui déclara le touriste comme étant « *toute personne qui, voyageant pour son agrément, s'éloigne pendant plus de 24 heures et moins d'un an de son domicile habituel : les déplacements de moins de 24 heures étant des excursions.*⁴⁰ »

Cette définition, selon Boyer, « *est très extensive et inclut des déplacements qui n'ont rien de spécifiquement touristique.*⁴¹ » De ce fait, il mentionne: « *un véritable vent de folie s'est emparé des statistiques internationales et certains pays ont recensé comme touristes tous les étrangers, quels qu'ils soient, qui passaient leur frontière.*⁴² », ce qui ne tient pas compte de la motivation ou des motifs de l'individu à voyager, c'est-à-dire le « mobile », dont il sera question plus loin.

⁴⁰ Boyer, Marc (1982), Le tourisme, p. 8.

⁴¹ *Loc. cit.* p. 8.

⁴² *Loc. cit.* p. 8.

D'autres définitions, toujours selon Boyer, sont trop strictes. Il mentionne à cet effet le cas de la Suisse qui considère comme touristes les personnes qui séjournent pour leurs vacances dans des hébergements contrôlés comme les hôtels, excluant ainsi les campeurs, par exemple.

Devant le constat de ces deux extrêmes, une vision trop inclusive et l'autre trop exclusive, Boyer propose de fonctionner à partir du mobile et, comme il le dit lui-même « *c'est le mobile qui fait le tourisme.*⁴³ » De plus, tous les déplacements ne peuvent être considérés comme étant des voyages touristiques. D'ailleurs, Siegfried, mentionne Boyer, conclut que « *le tourisme est défini par ses causes.*⁴⁴ »

Beaucoup de définitions tentent d'associer la double dimension du tourisme dans une même phrase, c'est-à-dire que le tourisme est, pour le touriste, une forme de loisir et pour celui qui le reçoit, une forme de travail.

En dernière analyse, Boyer mentionne que la « motivation touristique » est importante pour bien saisir à quoi renvoie la notion de tourisme. La motivation touristique implique à son tour de bien connaître les satisfactions du besoin touristique recherché, ce qui amène l'auteur à constater également l'importance de définir le loisir lui-même. De ce fait, les trois « D » de Joffre Dumazedier donnent du contenu à la dimension du tourisme, même si Boyer identifie que cet apport ne se rattache à aucun type de civilisation, ni à aucune époque historique. Selon lui « *le tourisme tend à satisfaire un besoin culturel de la civilisation industrielle.*⁴⁵ »

⁴³ *Loc. cit.* p. 8.

⁴⁴ *Loc. cit.* p. 12.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 10.

De ce fait, Boyer mentionne:

Le tourisme est une manifestation essentielle de la « culture for millions ». Le choix, individuel mais combien conditionné, qu'un homme fait d'une forme de vacances ne se comprend et ne s'explique que dans un contexte culturel. La nécessaire enquête de motivation permet certes de décrire ce contexte; mais c'est l'histoire, l'histoire socioculturelle qui le fait comprendre et constitue ainsi la véritable introduction à la science touristique.
⁴⁶

En 1998, Boyer apporte une nouvelle définition qui, on le verra, est toujours fidèle à sa conception socio-historique et culturelle, c'est-à-dire « *tourisme, ensemble des phénomènes culturels résultant du voyage et du séjour temporaire de personnes hors de leur domicile quand ces déplacements tendent à satisfaire dans le loisir un besoin culturel de la civilisation industrielle.* »⁴⁷ »

Arthur Haulot, cite pour sa part plusieurs catégories de définitions de provenances différentes⁴⁸ :

La définition traditionnelle qui est tirée du **dictionnaire Robert**

Tourisme: Le fait de voyager, de parcourir pour son plaisir un lieu autre que celui où l'on vit habituellement (même s'il s'agit d'un petit déplacement ou si le but principal du voyage est autre). Ensemble des activités liées aux déplacements des touristes et par ext. aux séjours des étrangers.
- Touriste : personne qui se déplace, voyage pour son plaisir.

La définition tirée du **Dictionnaire international**, qui tient davantage compte de la réalité économique:

Tourisme: Terme s'appliquant aux voyages d'agrément ; Ensemble des activités humaines mises en œuvre pour réaliser ce type de voyage; industrie coopérant à la satisfaction des besoins du touriste. - Étymologie: du terme anglais « tour » : voyage (ou promenade) circulaire. Le tourisme se distingue du voyage en ce qu'il implique dans le fait du voyageur, d'une part, le choix délibéré du but, et d'autre part, le souci de satisfaire son agrément.

⁴⁶ Ibidem, p. 8.

⁴⁷ Loisir et société, vol. 20. no 2, p. 464.

⁴⁸ Haulot, Arthur, 1974, Tourisme et environnement, p.22 à 24.

La définition statistique, qui s'efforce d'évaluer le mouvement humain ou les flux touristiques, tirée de l'**Union internationale des organismes officiels du tourisme (UIOOT)**

À des fins statistiques, le terme «visiteur» désigne toute personne qui se rend dans un pays, autre que celui où elle a son lieu de résidence habituelle, pour toute raison autre que celle d'y exercer une profession rémunérée dans le pays même. Le touriste est donc un visiteur séjournant au moins 24 heures dans un pays visité et dont les motifs de voyage peuvent être groupés en loisir (agrément, vacance, santé, études, religion et sport, affaire, famille, mission et réunion). Les excursionnistes sont pour leur part des visiteurs temporaires, séjournant moins de 24 heures dans le pays visité, y compris les voyageurs en croisière. En terminant, il est à noter que les statistiques ne doivent pas inclure les voyageurs qui, juridiquement, ne pénètrent pas dans le pays (voyageurs par air, qui ne quittent pas l'aire de transit de l'aérodrome ou autres cas analogues).

Cette dernière définition ne distingue pas le touriste du voyageur, en ce sens qu'ils utilisent tous deux les mêmes services pour satisfaire leurs besoins et d'autre part parce que le voyageur d'affaires, par exemple, consacre lui aussi une partie de son séjour à l'agrément.

Ces dernières définitions apportent une vision plus objective par rapport à ce phénomène observable. Contrairement à Boyer, qui met beaucoup d'importance sur l'aspect de la motivation intrinsèque et du contexte socio-historique, donc des aspects culturels, Haulot met davantage d'importance sur l'ambiguïté ou la confusion qui peut exister entre les différentes façons de définir le tourisme. Enfin, il est important d'ajouter que Haulot n'a pas utilisé une approche socio-historique tel que Boyer l'a fait, mais plutôt une optique davantage démographique visant à mesurer, entre autres, l'ampleur du phénomène touristique sans pour autant mettre de côté la notion d'agrément qui sera davantage reprise par Laplante.

Laplane reprend nombre de points des deux précédents auteurs présentés ci-haut, mais il insiste beaucoup sur la notion d'agrément. En effet, il mentionne dès les premières lignes:

«Comment retrouver le sens de ce voyage d'agrément qui sollicite aujourd'hui des centaines de millions de personnes dans les sociétés industrialisées [...].⁴⁹»

À la différence des deux autres cependant, il n'apporte pas de définition à proprement parler, mais il retrace, dans une perspective socio-historique, la démocratisation du tourisme et les nouveaux comportements en lien avec la recherche d'un statut social. Il fait tout de même ressortir la notion de tourisme comme un fait culturel ayant pris son essor surtout avec l'avènement des états modernes. Il mentionne le touriste comme étant un voyageur sans but, mais qui semble obéir à un univers réglé, tel le jeu. En effet, l'auteur mentionne, en faisant la critique des gens qui jugent la standardisation dans la façon d'apprécier et de penser la pratique touristique, que le touriste oublie le caractère premier du voyage d'agrément, c'est-à-dire « *son appartenance à l'univers du jeu⁵⁰* ». En fait, l'auteur fait remarquer qu'il y a un bon nombre de rituels, de comportements standardisés et de règles dans la pratique touristique et que ce fait culturel établit, selon lui, une ressemblance entre la pratique touristique et le jeu, car le jeu est source d'agrément. « *Le touriste respecte des règles, essentiellement non écrites et souvent ignorées de lui, et confirme ainsi que toute son expérience du voyage d'agrément appartient à l'univers du jeu.⁵¹* »

Il s'agit d'un élément très intéressant de la définition, mais qui en restreint cependant un peu la portée. Le loisir et l'agrément ne se résument pas au jeu à notre sens. En effet, cette définition ne semble pas adaptée aux différentes autres pratiques du tourisme aujourd'hui reconnues tels que le tourisme de congrès, d'affaires, religieux, sportif, etc. Cependant, cette définition insiste beaucoup sur la notion du tourisme d'agrément, donc de l'expérience vécue.

⁴⁹ Laplane, Marc, 1996, L'expérience touristique contemporaine, fondements sociaux et culturels, p. 9.

⁵⁰ Ibidem, p. 21.

⁵¹ Loc. cit. p.21

Burkart et Medlik⁵² (1981) pour leur part, présentent quatre (4) caractéristiques des touristes qui se résument ainsi :

- Ce sont des personnes qui entreprennent un voyage en fonction d'un choix de destination et s'y arrêtent.
- Leurs destinations sont différentes de leur lieu normal de résidence et de travail, et leurs activités ne sont pas les mêmes que celles des résidents et de la population active de cette destination.
- Leurs intentions sont de revenir à l'intérieur de quelques jours ou mois, donc le voyage est temporaire et à court terme.
- Leur objet pour entreprendre un voyage est autre que de prendre une résidence permanente ou un travail avec rémunération à l'intérieur de cette destination.

Il apparaît que la difficulté n'est pas de distinguer le touriste du non-touriste, mais bien de différencier les activités des touristes des autres activités.

Cohen⁵³ définit le touriste comme « *a voluntary, temporary traveller, travelling in expectation of pleasure from the novelty and change experienced on a relatively long and non recurrent trip* ».

Il mentionne également que le tourisme est un concept imprécis avec des limites embrouillées entre le rôle du touriste et du non-touriste et qu'il y a plusieurs catégories intermédiaires. Dès lors, il établit sept (7) caractéristiques du tourisme qui distinguent le touriste des autres voyageurs :

- temporaire, pour le différencier du voyage permanent entrepris par le vagabond et le nomade;
- volontaire, pour le distinguer du voyage obligé de l'exilé et du réfugié;
- voyage circulaire, pour le distinguer du voyage sans retour de l'immigrant;
- relativement long, pour le distinguer du voyage de l'excursionniste ou du randonneur;
- non répétitif, pour le distinguer du voyage habituel à la résidence secondaire;

⁵² Burkart, A.J., Medlik, S. (1981), *Tourism: Past, present and future*, London, Heinemann, Tiré de Ross, F. Glenn (1994), *The psychology of tourism*, x p.

- non instrumental, pour le distinguer du voyage fait pour un but comme le voyage d'affaires, le voyage de représentation et le pèlerinage;
- nouveauté et changement, pour le distinguer des autres intentions de voyage comme les voyages d'études.

Les essais de définitions présentés ci-haut tentent de démontrer que les touristes voyagent pour le plaisir et que ces voyages sont compris dans la récréation et les activités de loisir de ceux-ci. Également, les caractéristiques discriminantes présentées par les auteurs ont pour autre objectif de distinguer le touriste des autres catégories de voyageurs. La difficulté de ces modèles repose sur la subjectivité même des individus pouvant se considérer comme des touristes ou non, ce qui rend problématique le travail d'étude, de quantification ou la mesure du phénomène et des flux touristiques.

Les besoins et motivations à la base du tourisme

Les besoins fondamentaux, selon Jost Krippendorff⁵⁴, à la lumière de plusieurs études consultées à ce sujet, se classent dans les trois catégories suivantes:

- Détente et repos : « la "détente" comme besoin de se libérer d'une fatigue physique ou d'une tension intellectuelle et nerveuse. Le "repos" est une coupure dans le temps qui permet de se débarrasser des multiples sollicitations auxquelles est soumis l'homme au cours de sa vie quotidienne : agitation, bruit, hâte. »
- Changement et compensation : Le « besoin de compensation pour l'effort constant et monotone que requiert l'activité professionnelle. La nécessité de sortir de soi, de vivre quelque chose de totalement différent. »
- La fuite des contraintes : le besoin « de déchirer le carcan des pressions quotidiennes, de faire ce que l'on aime, de devenir son propre maître. Pour réaliser pleinement cette libération, l'éloignement physique du cadre habituel est nécessaire. »

⁵³ Cohen, E. (1974), Who is a tourist? A conceptual clarification, *Sociological Review*, no. 22, p. 533.

⁵⁴ Krippendorff, Jost (1987), *les vacances et après...*, p.9-10.

Morley⁵⁵ pour sa part a une approche quelque peu différente de la précédente puisqu'il aborde les facteurs qui influencent la demande, et non de la motivation des touristes ou de leurs besoins. Pour lui, la demande touristique est fonction des caractéristiques individuelles du touriste comme l'âge, la motivation, le profil psychologique, la propension à voyager pour le plaisir, etc. Également, la demande touristique est fonction des caractéristiques et des attributs de la destination touristique, tels que les attraits, les prix et l'efficacité de la commercialisation de la destination, de même que les politiques et les actions gouvernementales sont capables d'encourager ou de décourager la demande touristique de façon directe et avec intention, et indirectement par des facteurs qui sont importants pour les touristes, comme la sécurité. Morley croit également que les facteurs sociaux peuvent avoir une influence sur la demande, comme l'attitude de la population locale vis-à-vis les touristes, l'intérêt qui est généré par la culture locale. Le tout, sans oublier les impacts de la demande sur les services et facilités mis à la disposition des touristes (hôtels, restaurants, transports, etc.).

⁵⁵ Morley. S. (1990), *Tourism: Past, present and future*, London, Heinemann, Tiré de Ross, F. Glenn (1994), *The psychology of tourism*, p. 4.

Tableau 3 : Un modèle du tourisme selon Morley : 1990

Touriste	Voyage	Autres
<u>Demande :</u> Caractéristiques individuelles, revenus, âge, sexe, etc. Motivations	Prix, transport, promotion et stratégie commerciale, attrac- tions	Politiques gouvernementales. Politiques inter et intra nationa- les, société et culture. Technologie, climat. Échange social et économique.
<u>Services :</u> Temps du séjour Activité Utilisation Satisfaction Dépense	Ressources (naturelles, bâties et culturelles). Facilités et services touristi- ques : approvisionnement, transport, accueil, <i>accommoda-</i> <i>tion</i> , distraction, hospitalité	Infrastructures : routes, égouts, électricité, police, aéroport, etc. Communication Économie et commerce Société
<u>Impacts :</u> Expérience Connaissance Plaisir	Revenus Dépréciation et détérioration des ressources. Investissement	Environnementaux Économiques Sociaux Physiques

Toujours en ce qui concerne le tourisme d'agrément, Krippendorff, un peu comme Boyer, mentionne que le besoin de voyager est «créé par la société et marqué par le quotidien. ».

À savoir :

- «Voyager, c'est se reposer, se régénérer». C'est-à-dire la récupération des forces physiques et psychologiques épuisées par la vie quotidienne, le travail, la famille, l'école, etc.
- «Voyager, c'est compenser et s'intégrer socialement ». C'est-à-dire que le touriste recherche, à l'intérieur des vacances, à combler le vide laissé par la vie quotidienne, les privations. Vivre autre chose, se libérer des éléments contraignants de la société.
- «Voyager, c'est fuir. » C'est-à-dire se libérer de l'univers monotone, rigide et laid de tous les jours. Fuir pour vivre des expériences nouvelles, éviter le vide intérieur et l'ennui.

- «Voyager, c'est communiquer.» C'est-à-dire prendre le temps de renouer les contacts avec ses proches, connaître d'autres gens, se sentir bien avec les autres.
- «Voyager, c'est élargir son horizon.» C'est-à-dire voir le monde. Se développer, apprendre, se cultiver, en savoir plus, avoir une vision différente.
- «Voyager, c'est être libre et autonome.» C'est-à-dire disposer de soi-même. Ne plus être soumis aux impératifs de la vie quotidienne. «Les vacances constituent peut-être le dernier bastion invaincu de la liberté humaine dans notre société.»
- «Voyager, c'est partir à la découverte de soi-même.» C'est-à-dire la recherche de l'équilibre intérieur, l'harmonie, l'épanouissement et l'exploration de soi.
- «Voyager, c'est être heureux.» C'est-à-dire «une seconde vie», là où il serait possible de réaliser les souhaits et les espérances les plus chers.

Depuis les années 70, il observe un important passage des loisirs passifs aux loisirs actifs. Le repos, la détente sont remplacés par le désir de se divertir, de s'amuser, de voir autre chose, d'être actif, etc. dans les motifs ou les mobiles du tourisme. Il apparaît cependant, toujours selon Krippendorf, que «l'hygiène psychique», le délassement dans un univers ressenti comme la contre-partie du quotidien » demeure un élément central qui ne perd pas en importance.

Zins⁵⁶ observe qu'il y a aussi une propension plus grande aujourd'hui chez les gens à pratiquer un tourisme plus actif et plus participatif. Il mentionne à ce effet que :

⁵⁶ Zins, Michel (1994), Stratégie d'adaptation au nouveau tourisme, Teoros, Collection Colloques et congrès no 8, Actes du Colloque sur l'écotourisme ouest du Québec, Château Montebello, Québec, 18-19 novembre 1994, p. 39 à 42.

- Le touriste recherche un enrichissement intellectuel et culturel. Il y a chez lui une volonté de mieux comprendre la géographie, la culture, les modes de vie.
- Les touristes recherchent de plus en plus les vacances à thèmes ; par exemple, tour des vignobles, semaine de musique classique, circuit gastronomique ou tour des théâtres d'été.
- On observe une demande croissante pour des vacances sur mesure, plus personnalisées.
- On note une croissance notable du marché des vacances de longue durée et de longue distance chez les retraités.
- La sécurité devient une exigence majeure.
- L'écotourisme, ainsi que le tourisme d'aventure, combinant plusieurs éléments dont l'environnement, le plein air, la nature, l'exercice physique, sont en forte croissance.

Typologie des touristes, tiré de Ryan⁵⁷:

Dans la même ligne de pensée, en se basant sur les attraits et activités touristiques recherchées par les touristes, Ryan propose la typologie des touristes suivantes :

- L'amoureux du soleil (*The sun lover*) : l'intérêt porte sur la relaxation et les bains de soleil en des endroits chauds avec beaucoup de soleil, du sable et l'océan.
- L'amateur d'action (*Action seeker*): l'intérêt porte principalement sur les «party » et les fêtes, aller dans les boîtes de nuit et rencontrer le sexe opposé pour des expériences romantiques.
- L'anthropologue (*Anthropologist*): L'intérêt porte principalement sur les rencontres avec la population locale, de goûter leur nourriture et de parler leur langage.

⁵⁷ Ryan, Chris (1993) Satisfaction et insatisfaction, *The tourist Experience* p. 58 à 63.

- L'archéologue (*Archaeologist*): L'intérêt porte principalement sur les sites archéologiques et les ruines; prendre plaisir à étudier l'histoire des anciennes civilisations.
- Le touriste de groupe organisé (*Organised mass tourist*): L'intérêt porte principalement sur les vacances organisées, les voyages tout compris, la prise de photos et l'achat de beaucoup de souvenirs.
- Le chercheur d'émotions fortes (*Thrill seeker*): L'intérêt porte sur le risque, les activités divertissantes qui procurent des émotions fortes, comme le ski nautique.
- L'explorateur (*Explorers*): l'intérêt porte sur les voyages d'aventure, le plaisir au défi d'explorer les endroits non balisés.
- Vacance d'élite (*Jetsetter* - "word-class resorts") : l'intérêt porte sur les sorties dans les clubs de nuit exclusifs, la socialisation avec les célébrités.
- Le chercheur de spiritualité (*Seeker*) : l'intérêt porte sur la recherche personnelle de la connaissance pour une meilleure compréhension de soi-même et du sens de la vie.

Apport de la psychologie du loisir à l'étude du tourisme

La difficulté de définir le tourisme en tenant compte de la multitude de réalités auxquelles il fait référence amène à rechercher de nouvelles alternatives de conceptualisation du phénomène. Dès lors, la psychologie du loisir et du tourisme sous-tende que:

Les individus sont régis par un ensemble de facteurs internes et externes qui sont à la base de l'orientation d'une pratique de loisir et qui en établissent également l'intensité et la persistance, voire simplement la participation ou la non-participation⁵⁸.

Selon la psychologie du loisir:

Le comportement de l'individu en situation de loisir est conditionné par des déterminants qui proviennent de celui-ci ainsi qu'à partir de ses réactions face à l'environnement extérieur et non pas seulement occasionné par les facteurs externes⁵⁹.

À cet effet, Gaétan Ouellet mentionne que « *les notions de motivation, d'attitude, d'intérêt, de perception et de satisfaction deviennent des concepts-clés pour l'étude du loisir⁶⁰* » La compréhension du comportement en loisir de l'individu dépasse le phénomène social. « *C'est pourquoi on insiste sur les caractéristiques et sur la qualité de l'expérience vécue subjectivement, plutôt que sur les éléments objectifs et observables des activités récréatives⁶¹* »

La littérature scientifique en psychologie du loisir et du tourisme fait ressortir les facteurs généraux suivants qui ont une influence sur les choix des individus en loisir :

- les motifs ou les besoins spécifiques ;
- les buts généraux qui sont établis dans la vie d'un individu ;
- les valeurs ;
- les attitudes par rapport à soi-même, aux autres, aux événements, aux objets de l'environnement ;
- les habitudes ou les réponses apprises qui apparaissent régulièrement dans la vie ;
- les attentes que nous avons face aux gens, aux expériences ou aux environnements ;
- les intérêts que nous avons ;
- les opinions, croyances et perceptions que nous développons ;
- les habiletés, aptitudes et connaissances que nous avons ;
- les traits de personnalité, les styles de comportements que nous avons développés.

⁵⁹ Ouellet, Gaétan (1984), *Loisir et Société*, vol. 7, no. 1, p. 7

⁶⁰ *Loc. cit.*

⁶¹ *Ibidem*, p. 8

Une meilleure connaissance des constituants de l'expérience en loisir (interne et externe), les caractéristiques stables, les états provisoires, les effets de l'environnement sur la personne, les éléments facilitants ou nuisibles et contraignants, ainsi que le niveau de satisfaction des individus en situation de loisir constituent, en soi, des éléments explicatifs de participation ou de non participation à une activité de loisir. Il est donc possible de maximiser la qualité de l'intervention professionnelle de l'offre de produit, à savoir l'aménagement des espaces et les modifications ou mises en place des équipements récréatifs, aquatiques et terrestres, de soutien, l'établissement de programmation et d'animation de loisir, la promotion orientée vers des profils en loisir précis, bref, l'adaptation de l'offre par rapport à une connaissance approfondie des caractéristiques et besoins des individus, et ce, non pas dans le seul but d'augmenter la participation, mais de maximiser la qualité de l'expérience vécue. En effet, selon la psychologie du loisir, le critère « participation » est obsolète, car il ne tient pas compte du niveau d'intensité ou de satisfaction des individus à toutes les étapes de l'activité.

L'expérience de loisir

Le modèle développé par Gaétan Ouellet de l'Université du Québec à Trois-Rivières se retrouve dans: Le profil individuel en loisir⁶². À la base, ce modèle est un instrument destiné aux professionnels dans le domaine de la santé. Il traite de l'expérience de loisir des individus en vue d'améliorer leur qualité de vie. Il peut servir à d'autres fins telles que pour effectuer une étude de besoin en loisir auprès d'une clientèle définie ou la population d'une municipalité. Il peut servir à la recherche et à l'évaluation dans le domaine du loisir et de la santé. Il n'est donc pas seulement utile pour une approche individuelle.

⁶² Ouellet, G., Carboneau, H. (2002), Profil individuel en loisir 2002, (annexes et questionnaire).

Ce modèle portant sur l'expérience en loisir est issu de la recherche en sciences du loisir et il établit d'emblée qu'un lien existe entre le loisir et la qualité de la vie. La définition du loisir vue sous l'angle de la psychologie du loisir diffère passablement de celle issue de la sociologie du loisir par exemple. En effet, la seule notion de temps libre ou de pratique d'une activité de loisir; le «comment on occupe ses temps libres» ne suffit pas pour définir le loisir selon les auteurs en psychologie du loisir. Leur définition fait référence à l'expérience personnelle ou individuelle en loisir. Ce qui est vécu et senti devient la référence pour établir ce qui est loisir et ce qui ne l'est pas. En ce sens, « (...) on identifie de façon idéalisée le loisir à une expérience de plaisir, de liberté, de détente et de bien-être.⁶³ »

La psychologie du loisir établit que ce n'est pas seulement le contexte et ce que l'on fait de son temps libre qui définit la situation de loisir pour un individu, mais l'état psychologique. En ce sens, il est possible de ressentir l'état psychologique associé habituellement au loisir pendant le travail ou toutes autre tâches domestiques ou familiales. Par ailleurs, il est possible de ne pas ressentir cet état de loisir alors que l'on pratique une activité récréative, ce qui est le cas par exemple, lorsque l'activité est imposée ou choisie, ou lorsque la personne est affectée par des tensions ou des préoccupations personnelles. En définitive, selon Ouellet⁶⁴, le loisir est :

Un comportement de choix, un comportement motivé, orienté vers un ou plusieurs buts. Il s'agit de l'activité que l'individu choisit de faire dans ses périodes de temps libre, en vue de satisfaire ses besoins et d'obtenir des satisfactions et des bénéfices personnels ou sociaux. Cette activité est généralement choisie librement, pour des motifs intrinsèques plutôt qu'extrinsèques; elle procure généralement à la personne des états psychologiques positifs, du plaisir et de la satisfaction, ainsi que des avantages et des bénéfices (santé, bien-être, estime de soi, plaisir, optimisme, contact social, etc.)

⁶³ Ibidem, p. 4.

⁶⁴ Notes de cours de maîtrise (2000), Loisir, tourisme et comportement humain. Notes de cours inédites, Université du Québec à Trois-Rivières.

L'instrument issu de cette synthèse se compose donc de plusieurs parties. Parmi les principaux aspects de l'expérience de loisir, on y retrouve les intérêts, les valeurs et les contraintes en loisir. Ces dimensions mesurées par des questionnaires standardisés proviennent d'instruments plus élaborés comportant beaucoup plus d'énoncés. Les catégories issues de ces instruments se sont avérées fiables et consistantes. Par ailleurs, la description des catégories mesurées proviennent des instruments originaux et non de la forme abrégée et adaptée du Profil Individuel en Loisir (PIL) tel que présenté ci-dessous puisqu'il y a parfois des différences à cause des populations spécifiques visées par le PIL (âgées et handicapées).

Inventaires des intérêts en loisir (10 grandes catégories)

Intérêt 1 – Culture et science

Culture et mode de vie:	visiter des musées, voir des expositions portant sur la culture ou l'histoire; lectures ou émissions sur les coutumes ou sur les modes de vie d'ici ou d'ailleurs, etc.
Sciences et techniques:	visiter des musées ou expositions sur les sciences et la technologie; lectures ou émissions scientifiques, etc.
Littérature et écriture:	lire ou écrire (roman, poésie, essai, fiction, biographie, histoire), fouiller dans une bibliothèque; trouver de l'information sur Internet; groupes de lecture, etc.
Voyage et tourisme:	voyager ici ou dans un autre pays; visiter des régions inconnues; voir des sites ou des attraits touristiques, etc.
Sciences naturelles:	visiter des jardins zoologiques ou botaniques, aquariums, lectures, émissions, films ou conférences sur la biologie ou l'écologie, etc.
Actualité sociale:	suivre l'actualité sociale et politique par la radio, la télévision, les journaux ou les magazines, etc.
Actualité artistique:	suivre l'actualité artistique dans les journaux ou les magazines, à la radio ou à la télévision, etc.

Intérêt 2 – Activités artistiques

Arts expressifs:	faire du théâtre, de la danse ou de l'expression corporelle; faire de l'improvisation, participer à des spectacles, etc.
Musique et chant:	chanter, faire partie d'une chorale, jouer d'un instrument de musique, suivre des cours de musique, etc.
Arts visuels:	faire de la peinture, de la sculpture, du dessin ou de la photographie; suivre des cours d'arts plastiques, etc.
Appréciation artistique:	visiter des musées d'art, voir des pièces de théâtre, assister à des concerts, à des spectacles, etc.

Intérêt 3 – Arts domestiques

Artisanat:	faire du tissage, de la poterie, du tricot; lire, écouter des émissions sur l'artisanat; visiter des expositions, suivre des cours, etc.
Horticulture:	cultiver et entretenir des plantes de maison ou d'extérieur; jardinage, cueillette de fruits; cours, lectures, émissions sur l'horticulture, etc.
Art culinaire:	cuisiner des mets nouveaux ou exotiques, apprendre des recettes; cours, lectures ou émissions sur l'art culinaire.

Intérêt 4 – Ressourcement

Spiritualité:	prier, méditer ou assister à des cérémonies religieuses.
Phénomènes paranormaux et occultes:	s'intéresser au spiritisme, à la magie, à la clairvoyance, à l'hypnotisme, etc.
Soins personnels:	relaxer, se faire masser; faire de la gymnastique douce, du yoga, du tai-chi; bains relaxants, soins de beauté, etc.
Formation:	suivre des cours, assister à des conférences, à des colloques ou à des groupes de discussion sur des sujets divers, etc.

Intérêt 5 – Divertissement

Divertissement maison:	voir des films ou écouter de la musique à la maison; regarder la télé (quiz, téléromans, variétés), écouter la radio, etc.
Autres divertissements maison:	naviguer sur Internet, consulter des sites web, télécharger des documents (jeux, logiciels, etc.), consulter des CD roms d'information, etc.
Flânerie:	ne rien faire, flâner, relaxer; penser ou rêvasser; se bercer, prendre du soleil, etc.
Jeux:	participer à des jeux ; de société, de hasard, d'habileté, des jeux électroniques et informatiques; cartes, casse-tête, mots croisés, échecs, bingos, scrabble, jeux vidéos, poches, pétanque, etc.
Jeux de hasard:	jeux de hasard, loterie, bingo, casino, etc.
Collections:	collectionner des objets (timbres, monnaie, poupées, roches, cartes de sport, photos anciennes, tasses, cloches, etc.)

Intérêt 6 – Relations sociales

Activités sociales:	participer à des événements sociaux: fêtes populaires, festivals, réceptions, bals, soirées dansantes, événements mondains, etc.
Rencontres:	recevoir, visiter, téléphoner ou écrire aux parents ou amis; rencontres dans des cafés, restaurants, bars, etc.
Endroits publics:	se promener ou s'asseoir dans les places publiques, les parcs, les rues ou les centres commerciaux; observer les gens, voir ce qui se passe.

Intérêt 7 – Implication sociale

Activités communautaires:	s'impliquer dans les activités communautaires, politiques ou syndicales: conseil municipal, clubs sociaux, organismes de charité, associations...
Encadrement de jeunes:	s'impliquer auprès des enfants et des jeunes, jouer avec eux, leur enseigner des activités; bénévolat dans des mouvements de jeunes comme les guides, les scouts...
Action bénévole:	faire du bénévolat pour des organismes sociaux, des comités d'école, des fondations, des hôpitaux, des œuvres de charité.

Intérêt 8 – Nature et plein air

Vie dans la nature:	faire du camping, vivre au grand air, faire des randonnées dans la nature, faire des séjours à la campagne dans un camp, un chalet, un centre de plein-air ou sur une ferme...
Contact avec les animaux:	s'occuper des animaux, les soigner, les promener, les dresser, jouer avec eux; atteler des chevaux ou des chiens, faire de l'équitation...
Activités extérieures:	s'amuser ou jouer dehors; se baigner, jouer dans l'eau; prendre des marches, faire de la bicyclette
Activités excitantes:	faire des activités périlleuses ou reliées aux sensations fortes: sauts en parachute ou en bungee, escalade, plongée, ski, planche à neige, moto, motoneige, tout-terrain....

Intérêt 9 – Activités sportives

Conditionnement:	faire du conditionnement physique, de la gymnastique, des exercices pour la forme physique, l'aérobic, l'endurance, la souplesse, la musculation, la perte de poids...
Sports individuels:	participer à des sports individuels comme le badminton, le ski, la natation, le tennis, le golf, la planche à voile.
Sports d'équipe:	participer à des sports d'équipe comme le ballon-volant, le hockey, le base-ball, le basket-ball, les quilles.
Compétitions sportives:	s'entraîner pour participer à des compétitions sportives ou à des tournois; agir comme bénévole dans une compétition.
Actualité sportive:	événements sportifs sur les lieux, à la radio, à la télévision; informations sur les sports, résultats, exploits, faits divers...

Intérêt 10 – Activités pratiques

Activités mécaniques:	faire l'entretien ou la réparation d'autos, motos ou autres engins mécaniques; assemblages mécaniques, modèles réduits.
Bricolage:	rénover ou entretenir la maison; réparer ou fabriquer des objets ou des appareils utilitaires; cours, lectures ou émissions sur le bricolage, sur le travail du bois.

Inventaire des valeurs en loisir (8 catégories)

Les valeurs sont les attentes et la satisfaction recherchées dans les pratiques d'activités. Il est entendu qu'une même valeur peut se retrouver dans plusieurs activités différentes, et vice-versa, une même pratique peut donner lieu à différentes valeurs selon les individus, selon les contextes, selon les façons de s'impliquer dans l'activité.

Valeur 1- Réalisation

Implication:	être pleinement absorbé(e) et concentré(e) par ce que vous faites. Fournir un effort personnel important et utiliser vos connaissances ainsi que vos capacités.
Épanouissement:	apprendre des choses sur vous-même, développer votre potentiel et atteindre votre plein épanouissement.
Valorisation:	augmenter votre estime de vous-même, réaliser des choses importantes qui vous tiennent à cœur et vous sentir compétent(e) et capable.
Dépassement:	rechercher les défis, constamment tendre à l'amélioration de vos performances et vous surpasser.
Développement mental:	être stimulé(e), apprendre, découvrir et développer vos capacités intellectuelles. Acquérir de nouvelles connaissances.
Altruisme:	apporter votre collaboration à des projets communs, contribuer au bien-être des autres et à l'amélioration de votre milieu.

Valeur 2- Ambiance

Milieu social:	vous retrouver en bonne compagnie, connaître de nouvelles personnes et être dans des endroits animés; ambiance agréable.
Relations personnelles:	vous retrouver avec vos proches, vos amis, les gens que vous aimez bien et développer de nouvelles amitiés vraies et durables.
Plaisir:	avoir beaucoup de plaisir, avoir du bon temps, vous divertir.
Milieu physique:	vous retrouver dans un milieu physique agréable.

Valeur 3- Détente

Détente:	être dans le calme et la tranquillité, relaxer et se détendre complètement.
Solitude:	être isolé(e), seul(e), à l'écart des autres.
Évasion:	délaisser le quotidien, vos obligations, voire vous éloignez de vos proches et autres personnes que vous connaissez.
Nature:	être en contact avec la nature.

Valeur 4- Originalité

Spontanéité:	exprimer ce que vous ressentez, être spontané(e), agir de façon originale et personnelle sans crainte d'être jugé(e) ou évalué(e).
Créativité:	vous servir de votre imagination, être créatif(ve) et être dans un monde de fantaisie.
Changement:	découvrir l'inconnu et vous retrouver dans des situations nouvelles.
Autonomie:	être indépendant, agir comme vous l'entendez, avoir une grande liberté d'action.

Valeur 5- Santé

Santé et bien-être:	refaire le plein d'énergie, vous reposer des tensions habituelles.
Forme physique:	maintenir et développer vos capacités physiques.

Valeur 6- Excitation

Émotions fortes:	Obtenir beaucoup d'émotions fortes, être excité(e) par la vitesse.
Danger:	être en contact avec le danger, prendre des risques. Effort physique : faire des efforts physiques très exigeants, vous épuiser.

Valeur 7-Sécurité

Structuration:	être dans des endroits bien aménagés, participer à des activités bien organisées, être informé(e) et dirigé(e) par des gens compétents.
Familiarité:	être dans des situations connues et familières, être avec votre famille et vos amis.
Appartenance:	avoir un groupe d'appartenance, être dans un groupe où vous êtes apprécié(e).

Valeur 8- Reconnaissance

Récompense:	vous mériter des honneurs et des trophées, faire des rencontres qui pourraient être utiles.
Prestige:	bien paraître aux yeux des autres, avoir une bonne réputation, rencontrer des gens importants et connus.
Influence:	exercer une influence sur les autres.
Compétition:	vous mesurer et vous comparer aux autres.

Inventaire des contraintes en loisir

Les contraintes sont les éléments qui empêchent ou restreignent la participation aux loisirs, ou qui limitent la satisfaction qui en est retirée. Les catégories présentées sont issues de différentes études portant sur les contraintes perçues par les personnes et non sur les empêchements réels directement et objectivement observables. Il est à mentionner également que les études et les divers instruments sont issus de travaux de M. Gaétan Ouellet, en étroite collaboration avec M. Robert Soubrier, dans le cadre d'évaluations des besoins dans divers milieux.

A-Contraintes personnelles et sociales

Incapacité physique

- Incapacité physique ou mentale, état de santé insuffisant, incapacité, maladie.
- Manque d'énergie, incapacité d'efforts ou de concentration; trop fatigué, épuisé; manque de force et d'endurance; me fatigue rapidement.

Habiletés et connaissances

- Manque d'habileté, d'aptitude ou de talent (imagination, dextérité manuelle, coordination, agilité, force, etc.).
- Manque d'instruction ou des connaissances nécessaires pour faire l'activité; ignorance des règlements, des façons de faire l'activité.

Manque d'intérêt et de stimulation

- Désintéressement du loisir : manque d'intérêt pour le loisir ou les activités; vision négative du loisir, n'apporte rien...
- Manque de stimulation et de défi: activités peu stimulantes, ennuyantes, sans intérêt, sans signification; difficulté de me passionner et de m'engager...
- Conflit ou opposition avec mes valeurs; activité contraire à mes croyances, incompatible avec ce que je suis ou ce que je pense...

Insécurité personnelle

- Risque et danger pour la santé ou la sécurité : danger d'accident, de blessure, de maladie, d'agression, de violence...
- Peur et anxiété: angoisse et peur, crainte, insécurité, inquiétudes de toutes sortes; peur du nouveau, de l'inconnu ou du changement.
- Manque de confiance en moi: timidité, insécurité, gêne de mon apparence, peur de paraître ridicule...

Contraintes sociales

- Manque de support et d'encouragement de la part des parents, amis, de mon milieu; désapprobation ou interdiction...
- Difficulté de communication : mal à l'aise avec les gens, avec les inconnus, les étrangers; timidité, ne sais pas quoi dire...
- Difficulté d'intégration : manque d'affinités avec les autres participants; différences d'intérêts ou de valeurs, difficulté de m'entendre ou de me faire accepter...
- Manque de partenaires : manque de partenaires pour pratiquer avec moi ou pour m'accompagner...

Obligations et engagements

- Obligations de travail ou d'études : manque de temps à cause du travail ou des études (trop de travail, d'études, de cours...).
- Obligations familiales et domestiques : manque de temps à cause des obligations familiales et des tâches domestiques.
- Engagements sociaux et récréatifs : manque de temps à cause des autres engagements (obligations sociales, politiques, communautaires, bénévolat, autres loisirs organisés...).

B-Contraintes externes

Gestion des ressources

- Offre insuffisante : manque de ressources pour les activités dans la localité ou la région, de programmes (activités, cours, événements), d'équipements ou d'installations...
- Problème d'organisation : horaires rigides, limités ou inconvenants; procédures d'admission compliquées; manque de services sur les lieux (toilettes, tables, restauration, garderie, stationnement...)
- Encadrement inadéquat : absence de cours ou d'initiation à l'activité; manque d'animateurs, de moniteurs, de surveillants ou d'accompagnateurs...
- Manque de structuration et d'organisation: règles mal définies ou mal appliquées, peu de structure, horaires flous et irréguliers...
- Manque d'information sur les activités ou les cours offerts, les endroits ou les horaires, les coûts, le matériel, les conditions d'admissibilité...
- Structuration excessive : trop de règlements et de structures, exige trop de régularité, d'assiduité ou de préparation...
- Manque d'accessibilité ou d'accès aux programmes, aux activités ou aux endroits à cause de l'âge, au sexe ou à la condition sociale.

Environnement physique

- Achalandage des sites : affluence et achalandage des sites, trop de monde, foules denses, attentes, bousculades, manque de place...
- Qualité des équipements : mauvais aménagement ou manque d'entretien des installations, mauvais fonctionnement; décoration, éclairage, propreté, confort...
- Qualité de l'environnement physique: pollution, bruit, manque d'aération...
- Climat défavorable : conditions climatiques inappropriées ou inconfortables (chaleur, froid, précipitations, vents, humidité...)

Distance et transport

- Distance et éloignement : trop loin de chez moi, déplacement exigeant trop de temps...
- Problèmes de transport : pas de moyen de transport, transport en commun.

Coûts et matériel

- Coûts trop élevés pour l'inscription, l'admission, l'équipement, le matériel, les frais divers...
- Manque d'équipement personnel: je ne possède pas ou ne peux louer ou emprunter l'équipement ou le matériel requis.

L'expérience touristique

La méthode de Chris Ryan⁶⁵ traite des attentes de l'expérience touristique des participants par rapport à plusieurs variables qui composent un produit touristique, confrontées à la satisfaction en fonction de chacun de ces mêmes éléments.

Le modèle de Ryan utilise donc des attributs et des bénéfices psychologiques soumis aux répondants. Sur une échelle de 7 à 0 (7-6 : très important, 5-4 : important, 3-2 : peu important, 1 : pas important et 0 : pas d'opinion) les répondants sont invités à répondre à un questionnaire ou une grille de collecte de données; un enquêteur pose les questions et note les réponses. Ils doivent répondre concernant leurs attentes par rapport aux aspects suivants :

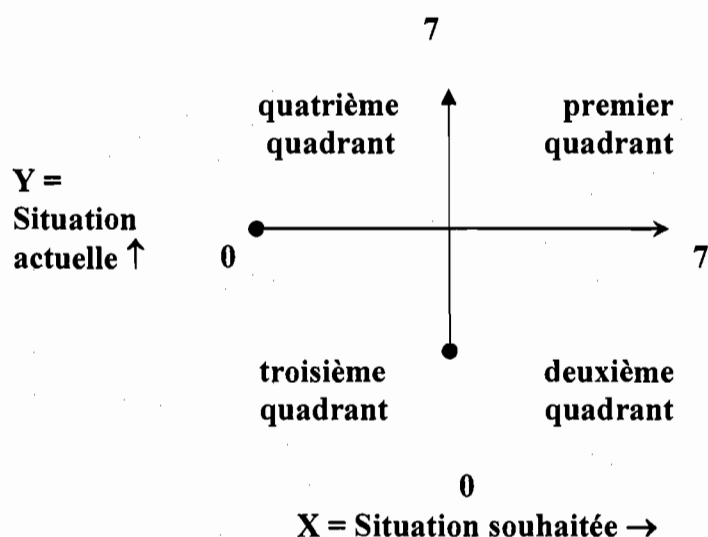
⁶⁵ Ryan, Chris (1995), *Researching Tourism Satisfaction: Issues, Concepts, Problems*, London: Rutledge.

- l'augmentation des connaissances personnelles
- éviter d'être bousculé (puisque'il s'agit d'un modèle développé initialement pour les manifestations touristiques ou autres situations où il y a une masse touristique ou de participants);
- faire de nouvelles connaissances;
- mettre à l'épreuve ses habiletés;
- user de son imagination;
- être dans une atmosphère calme;
- développer des amitiés proches;
- user de son habileté dans les sports;
- être calme physiquement;
- être calme mentalement;
- se sentir immédiatement bien;
- découvrir de nouvelles places et choses;
- être avec d'autres;
- avoir du bon temps avec ses amis.

Par la suite, les répondants sont invités à évaluer les mêmes les attributs psychologiques, mais cette fois-ci, en fonction d'une échelle de satisfaction (7-6 : très satisfait, 5- 4 : satisfait, 3-2 : peu satisfait, 1 : pas satisfait, 0 : pas d'opinion). Il leur est donc demandé s'ils ont retrouvé ou éprouvé ces attributs dans la pratique de l'activité en question.

Les réponses en lien avec ces attributs permettent de les classer en fonction de deux échelles de mesure simultanément : le niveau d'importance et le niveau de satisfaction. Ce modèle à deux échelles de mesure, est présenté à la page suivante. Les échelles importance et satisfaction sont représentées par des axes dans un graphique. Les quadrants présentent une signification qui leur est propre alors les attributs soumis aux répondants sont situés à titre de points coordonnés (X, Y). Fait particulier, deux axes sont croisent à leur moyenne respective, et celles-ci sont issues de l'ensemble des attributs de chacune des deux dimensions ou échelle de mesure. En effet, le point de croisement de l'axe X sur Y est la moyenne des attributs sur l'échelle de l'importance accordée, alors que le point de croisement de l'axe Y sur X est la moyenne des attributs sur l'échelle de la satisfaction. En définitive, les points des coordonnées X et Y des attributs sont positionnés dans l'un des quatre quadrants et par rapport à la moyenne des attributs établis par le croisement des axes à leur moyenne respective.

Figure 2: Graphique à quadrants tiré du modèle de Ryan



Signification des quadrants :

Premier quadrant : Besoin très important; grande satisfaction

Deuxième quadrant : Besoin très important; peu de satisfaction

Troisième quadrant : Besoin peu important; faible satisfaction

Quatrième quadrant : Besoin peu important; grande satisfaction

Ce modèle a l'avantage de permettre la comparaison entre l'importance accordée à un attribut psychologique et à la satisfaction par rapport à ce même attribut. Selon cette théorie, une variable qui a été évaluée de façon objective peut être identifiée non satisfaisante, mais elle n'est pas nécessairement essentielle dans les attentes des individus, c'est-à-dire qu'elle peut ne pas avoir d'influence sur l'expérience touristique de l'individu. De fait, le niveau d'importance accordé à un attribut psychologique réfère à la situation souhaitée, alors que le niveau de satisfaction réfère à la situation actuelle telle que ressentie par le répondant. Il est donc possible d'établir un ordre de priorité dans les besoins ou dans les attributs psychologiques recherchés par les touristes en situation de loisir.

En somme, les attributs qui se retrouvent dans le quadrant 1 sont les besoins importants, mais comblés, alors que les attributs se retrouvant dans le quadrant 2 sont à toute fin pratique, les besoins importants, mais non comblés auxquels une attention particulière peut être portée. Pour ce qui est des quadrants 3 et 4, les attributs sont peu ou pas importants. Ainsi, le fait qu'ils soient comblés ou non devient moins pertinent dans l'étude de la satisfaction.

Résumé et conclusion de la revue de littérature

L'état des connaissances traitant de la problématique du nautisme de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents, par le biais des éléments observables ou externes aux plaisanciers, comme la déficience des aménagements nautiques et des services aux plaisanciers, des facteurs socioculturels et du facteur de richesse, est intéressant et amène à des premiers constats utiles. Cependant, ces constats n'identifient pas pour autant les besoins pressentis de la population plaisancière, ni le niveau de satisfaction ou d'insatisfaction de celle-ci. En effet, les plaisanciers québécois qui naviguent hors Québec sont-ils insatisfaits du fleuve Saint-Laurent, de ses aménagements et des services offerts aux plaisanciers, ou bien ont-ils des besoins qui correspondent davantage à des destinations différentes? Quels sont les éléments qui déterminent vraiment le choix d'une destination *week end* ou de vacances? Quels sont justement les différents profils connus dans la population pratiquant le nautisme de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent? Les plaisanciers naviguant sur un voilier ont-ils le même profil que les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement? La population est-elle homogène à ce point qu'il ne serait pas utile d'étudier les caractéristiques des sous-groupes différents qui la compose? De toute évidence non. Il est donc possible d'émettre comme hypothèse qu'il y a un lien tangible entre une pratique nautique particulière (variable dépendante) et un profil psycho-socio-démographique (variable indépendante).

Il est proposé dans cette étude de dépasser la simple caractérisation statistique du phénomène du nautisme au Québec, car cela ne fait que démontrer l'état du développement actuel et ne permet pas d'identifier les causes d'un développement déficient. De ce fait, il faut aller au-delà de l'identification habituelle des contraintes météorologiques, matérielles, saisonnières et des difficultés de la navigation sur le fleuve pour expliquer les difficultés du développement touristique dans ce secteur.

De plus, il apparaît évident que l'investigation et la compréhension de la problématique ne doit plus se cantonner à une simple énumération des déficiences structurelles, à savoir la qualité des équipements, des réseaux d'information de destinations, des services offerts aux seuls membres d'une marina. L'exemple des véliplanhistes et des *surfers* qui pratiquent quand même, de plein gré, leur activité préférée lorsque l'eau est anormalement polluée fait réaliser que certaines caractéristiques du milieu physique ne sont pas suffisantes, dans certains cas, pour expliquer la pratique ou la non-pratique d'une activité.

L'étude de Zins Beaudesne et associé, Groupe Secor, menée en 1996 et 1997, fait ressortir quelques données sociodémographiques, mais elles sont comprises dans un bassin de population et sur les bases d'une pratique beaucoup plus large de l'étude envisagée. Ces données n'apparaissent donc pas utiles. Une meilleure connaissance du touriste et de sa pratique nautique sur le fleuve semble s'imposer.

Par ailleurs, la revue de littérature présentée, traitant de l'expérience de loisir et de tourisme, a démontré qu'il est possible d'aller au-delà de ces connaissances physiques et observables en traitant notamment des attributs recherchés par les plaisanciers, donc des facteurs internes.

En définitive, par l'utilisation de la psychologie du loisir et du tourisme et de ses outils, il est possible d'augmenter notre niveau d'expertise psycho-socio-démographique de la problématique du nautisme fluvial au Québec.

Chapitre deuxième : Méthodologie

Objectifs spécifiques de la recherche

- Caractériser les plaisanciers du Québec : types de pratique nautique, caractéristiques socio-démographiques, motivations, préférences, profil en loisir (intérêts, valeurs et contraintes en loisir) ;
- Identifier les contraintes et les éléments d'insatisfaction chez la population qui pratique la navigation de plaisance au Québec et, par le fait même, leurs besoins ;
- Connaître les différences entre certains sous-groupes de plaisanciers, en particulier selon le sexe et le type d'embarcation utilisée.

La population à l'étude

La population à l'étude comprend les Québécois pratiquant la navigation (non commerciale) de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents. Plus précisément :

- Étaient reconnus comme faisant partie de la population à l'étude, les Québécois (ce qui exclut les non-résidents ou les touristes hors Québec) pratiquant le nautisme avec une embarcation bénéficiant d'une autonomie suffisante pour permettre de dépasser l'excursion d'une seule journée, c'est-à-dire avec des embarcations à moteur ou des voiliers de 21 pieds et plus.

L'échantillon

Toutes les caractéristiques de la population ne sont pas connues. Les données actuelles ne permettent pas de savoir jusqu'à quel point la population est homogène ou non. En effet, pour déterminer l'échantillon, il faut tenir compte de ce facteur. De ce fait, plus la population à l'étude est homogène, plus l'échantillon peut être faible en nombre; plus la population est hétérogène, plus l'échantillon doit être important. Quoiqu'il en soit, selon la table de détermination d'échantillonnage, il est spécifié que pour une population de 100 000 et plus, l'échantillon doit être de 384 répondants. Compte tenu que la taille de la population plaisancière est évaluée approximativement, selon Zins Beauchesne et associé, Groupe Secor, à 168 000 plaisanciers, l'échantillon sera donc de 384 répondants pour une marge

d'erreur de 5 % 19 fois sur 20. Cependant, il faut noter que ce chiffre est surévalué, car il n'inclut pas seulement les plaisanciers ayant une embarcation de plus de 21 pieds et navigant sur le fleuve Saint-Laurent ou sur l'un de ses affluents.

Facteurs importants de la représentativité de la population

Une forte majorité de plaisanciers québécois pratiquant la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est membre d'un club nautique ou d'une marina. L'échantillonnage devait s'assurer de la représentativité des membres qui appartiennent aux diverses marinas sur le territoire québécois.

Les données récoltées jusqu'à maintenant, qui seront précisées ultérieurement, établissent qu'il y a une répartition inégale des plaisanciers possédant soit une embarcation à moteur, soit un voilier. Ces deux types de navigation sont forts différents et il est facilement concevable que le choix d'un type d'embarcation ou l'autre renvoie à des intérêts, des goûts, des perceptions et des styles de vie différents. Ce sont deux réalités ayant à la fois des divergences et des ressemblances. Or, l'échantillonnage devait également tenir compte de la proportion de ces deux catégories d'embarcations. En totalité, la proportion de bateaux à moteur semble plus importante que celle des voiliers; la concentration de ceux-ci diffère selon le positionnement géographique des marinas. Les embarcations à moteur sont en proportion plus importantes dans la région de Montréal, et que cette proportion décroît dans la région de Québec pour diminuer de façon constante en direction du golfe du Saint-Laurent.

Le questionnaire

Un questionnaire écrit auto-administrable (en versions française et anglaise) a été élaboré (voir annexe). Des pré-tests ont été réalisés auprès de 15 plaisanciers de la région de Québec, rencontrés à l'Aquarium de Québec lors d'un événement de leur association (La Barque). Cet exercice de mise en situation terminé, les répondants ont été invités à donner leurs commentaires sur cette expérience et il a été possible d'apporter les modifications qui s'imposaient pour adapter l'instrument de mesure. Par ailleurs, ce questionnaire peut s'adresser à deux personnes : un(e) répondant(e) principal(e), qui a pour tâche de complé-

ter toutes les parties du questionnaire, et un(e) répondant(e) secondaire, conjoint(e) du répondant(e) principal(e), qui complète uniquement les parties traitant des intérêts, des valeurs et des contraintes en nautisme. Les autres parties sont dans plusieurs cas, les mêmes pour les deux répondants étant donné qu'il s'agit d'un couple.

Partie 1- Pratique nautique

La partie 1 tente de cerner le type de plaisancier, son port d'attache, son embarcation, son historique comme plaisancier et ses habitudes de navigation. Cette section est inspirée en partie par la revue de littérature, mais plusieurs des variables à l'étude dans cette section ne figurent dans aucune étude systématique et sont donc basées sur l'expérience personnelle et la créativité de l'auteur.

- Marina ou port de plaisance : localisation marina, localisation plaisanciers, distance entre résidence et marina, nombre d'années de possession d'une embarcation, type d'embarcation, équipements et caractéristiques de l'embarcation.
- Historique ou expérience personnelle comme plaisancier : type de propriétaire, intention de changer (raison), âge d'initiation, éléments déclencheurs de la pratique, nombre d'années d'expérience en nautisme de plaisance, formation, nombre de saisons, période de mise à l'eau et d'entreposage.
- Sorties et habitudes de plaisance : habitudes de voyage, moment de la semaine, fréquence, équipage, mode de sorties, régions visitées, marinas visitées, sorties préférées, équipements de loisir apportés à bord, activités pratiquées à bord, activités pratiquées à destination, niveau de risque.

Partie 2- Intérêts reliés au nautisme

La formule utilisée, concernant les intérêts en nautisme, est celle inspirée du profil en loisir de Gaétan Ouellet, mais son contenu diffère considérablement. Le modèle propose les intérêts liés au nautisme en référant à ce qui détermine le choix d'une destination pour un plaisancier lors d'un voyage d'au moins 24 heures.

- Les paysages sauvages, naturels, peu habités
- Les paysages urbains, peuplés
- La faune et la flore intactes, non polluées
- Les grandes étendues de navigation
- L'eau salée, les marées, la mer, l'air salin...
- Les baleines et les autres animaux marins
- La température clément
- La plage, le sable, l'eau chaude, le soleil et la baignade
- Les attraits touristiques à destination
- Les aménagements paysagers des sites d'accueil (espaces verts, parcs, promenades, etc.)
- Les activités récréatives disponibles (pour soi, la famille, les enfants)
- Les particularités culturelles de la région
- Les caractéristiques des résidents
- Les attraits culturels (musée, galerie d'art, spectacle)
- Les attraits patrimoniaux (petit village de pêche, architecture, histoire, etc.)
- Les zones d'intérêts, rapprochées ou regroupées (services, activités, attraits, etc.)
- La proximité de la marina de destinations touristiques (près d'une ville ou village touristique)
- La qualité des équipements et des services offerts à la marina visitée
- Le coût des services à la marina visitée
- La proximité d'un centre urbain par rapport à la marina
- Les possibilités de magasinage
- La frontière Canada/États-Unis
- Les taux de change avantageux
- Les régions offrant des marinas rapprochées les unes par rapport aux autres (proximité de plusieurs marinas)
- La présence de casinos dans la région visitée

Partie 3- Les valeurs en nautisme et la satisfaction

Les valeurs proposées sont presque intégralement tirées de l'Inventaire des valeurs de loisir de Gaétan Ouellet tel que présenté dans la revue de littérature. Pour alléger la présentation, seuls les grandes catégories et les sous catégories seront présentés. Pour une présentation complète, veuillez vous référer au questionnaire à l'annexe 1. Également, une échelle de mesure à deux niveaux, telle que proposée par Ryan a été appliqué. Les plaisanciers sont interrogés sur l'importance qu'ils accordent aux valeurs proposées dans leur pratique nautique et, dans un deuxième temps, ils doivent indiquer dans quelle mesure leur pratique actuelle leur permet de retrouver ces valeurs.

Inventaire des valeurs en loisir (8 catégories)

Les valeurs sont les attentes et la satisfaction recherchées dans les pratiques d'activités. Il est entendu qu'une même valeur peut se retrouver dans plusieurs activités différentes, et vice-versa, une même pratique peut donner lieu à différentes valeurs selon les individus, selon les contextes ou les façons de s'impliquer dans l'activité.

Valeur 1- Réalisation :

Implication;
Épanouissement;
Valorisation;
Dépassement;
Développement mental;
Altruisme.

Valeur 2- Ambiance :

Milieu social;
Relations personnelles;
Plaisir;
Milieu physique.

Valeur 3- Détente :

Détente;
Solitude;
Évasion;
Nature.

Valeur 4- Originalité :

Spontanéité;

Créativité;
Changement;
Autonomie.

Valeur 5- Santé :

Santé et bien-être;
Forme physique.

Valeur 6- Excitation :

Émotions fortes;
Danger.

Valeur 7-Sécurité :

Structuration;
Familiarité;
Appartenance.

Valeur 8- Reconnaissance :

Récompense;
Prestige;
Influence;
Compétition.

Partie 4- Les contraintes perçues par rapport à la navigation

Les contraintes personnelles et celles liées à la navigation sur le fleuve Saint-Laurent sont inspirées des questionnaires des Contraintes perçues en loisir élaborés par Ouellet et Soubrier. Tout comme les intérêts, il ne s'agit pas des contraintes pour la pratique des loisirs en général, mais de celles qui s'appliquent à la navigation de plaisance. Autre différence, le modèle proposé dans cette étude sépare les contraintes en deux sections : les contraintes personnelles (internes) à la pratique de la navigation et les contraintes liées à la pratique de la navigation de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent (externes).

Contraintes internes :

- Sollicitation excessive : l'activité est trop prenante, l'équipement et l'embarcation demandent trop de temps de préparation ou d'entretien.
- Désintéressement de l'activité nautique : manque d'intérêt pour cette activité; vision négative du nautisme, n'apporte plus rien.
- Manque de stimulation et de défi : activité peu stimulante, ennuyante, sans intérêt, sans signification ; difficulté de se passionner et de m'engager.
- Peur et anxiété : angoisse et peur, crainte, insécurité, inquiétudes de toutes sortes; peur du nouveau, de l'inconnu ou du changement.
- Manque de confiance en moi : timidité, insécurité, gêne de mon apparence, peur de paraître ridicule.
- Manque de support et d'encouragement : de la part des parents, amis, de mon milieu; désapprobation ou interdictions.
- Manque de partenaires : manque de partenaires pour pratiquer avec moi ou pour m'accompagner.
- Trop de partenaires : sollicité de toutes parts : les amis, la famille, etc. Ne peux en profiter à ma convenance.
- Obligations de travail ou d'études : manque de temps à cause du travail ou des études (trop de travail, d'études, de cours, etc.).
- Obligations familiales et domestiques : manque de temps à cause des obligations familiales et des tâches domestiques.
- Engagements sociaux et récréatifs : manque de temps à cause des autres engagements (obligations sociales, politiques, communautaires, bénévolat, autres loisirs déjà organisés, etc.).
- Manque d'équipements personnels : je ne possède pas ou ne peux pas louer ou emprunter l'équipement ou le matériel requis.
- Manque d'instruction ou des connaissances nécessaires à la navigation: ignorance des règlements, des façons de faire l'activité, des manœuvres, des techniques appropriées, etc.
- Distance, éloignement : trop loin de chez moi, demande trop de temps pour me rendre à la marina.
- Problèmes conjugaux ou familiaux : intérêts divergents amenant des situations conflictuelles dans le couple ou dans la famille.

Contraintes externes:

- Risque et danger pour la sécurité. Le Saint-Laurent est difficile à naviguer, ex.: danger d'accident, situations imprévisibles et incontrôlables, naufrages, blessures, etc.
- Offre insuffisante : manque de marinas, de quais, de ressources dans les localités ou régions visitées, équipements et installations inadéquats.
- Problème d'organisation : horaires rigides, limités ou inconvenants; procédures d'admission compliquées; manque de service sur les lieux ou marinas visités (écluse, toilettes, restauration, accès à des services de tout genre, etc.). Surveillance inadéquate: insuffisance de surveillance; illégalités fréquentes sur le fleuve de la part des plaisanciers, manque de respect en tout genre, etc.
- Manque de structuration : règles mal définies ou mal appliquées, peu de structure.
- Manque d'information : activités ou sites à visiter, les endroits intéressants, les horaires, les coûts, les conditions d'admissibilité, etc.
- Structuration excessive : trop de règlements et de structures, exige trop de régularité, d'assiduité ou de préparation, etc.
- Manque d'accessibilité ou d'accès aux marinas : les écluses, les vents, les marées, le temps disponible en fonction des contraintes naturelles et/ou des horaires de la marina, etc.
- Manque de possibilités ou de facilités externes : espace restreint à la marina, peu ou pas de sorties possibles à l'extérieur, pas de transport organisé pour faire des achats ou visiter des sites à l'extérieur de la marina.
- Achalandage des sites : affluence et achalandage des sites d'accueil, trop de monde, foule dense, attente, bousculade, manque d'espace.
- Qualité des équipements : mauvais aménagement ou manque d'entretien des installations d'accueil, mauvais fonctionnement; aménagement, éclairage, propreté, confort, etc.
- Climat défavorable : conditions climatiques inappropriées ou inconfortables (chaleur, froid, précipitations, vents, marées, humidité, etc.).
- Distance et éloignement : les distances à parcourir sont importantes, déplacements exigeant trop de temps, etc.
- Coûts trop élevés : frais d'entretien de l'embarcation, frais de marina, d'admission, essence, autres frais divers.
- Accueil dans les marinas visitées : l'accueil du personnel (disponibilité, rapidité, courtoisie, etc.); propreté et suffisance des services sanitaires et des douches ; restaurant de la marina : choix du menu, propreté, atmosphère, ambiance, confort, etc.

Partie 5- Données personnelles

Sommairement, il est question de la situation géographique, du statut social, du sexe, de l'âge, du nombre d'enfants, de la scolarité, du revenu personnel et familial. Ces variables permettent d'effectuer la présentation des résultats, la composition de l'échantillon et d'effectuer les tests statistiques usuels.

La distribution des questionnaires

À partir d'une liste exhaustive sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents, les marinas ont été sélectionnées selon leur importance en termes de capacité d'accueil dans leur région d'appartenance. Par la suite, la remise des questionnaires s'est déroulée sur le terrain. L'enquêteur rencontrait les plaisanciers directement à la marina les journées de fin de semaine seulement de la mi-juin à la mi-août. Une présentation sommaire de la démarche de recherche entreprise suivait, avant de proposer aux sujets de participer au projet de recherche, tout en les informant de la longueur et des sujets abordés dans le questionnaire, ainsi que du respect de la confidentialité la plus totale. Dans le cas d'une acceptation, ils recevaient le questionnaire en version française ou anglaise, selon le cas, avec enveloppe de retour.

Le but premier du contact direct était d'augmenter le taux de participation et d'économiser les ressources de temps et d'argent, en évitant l'envoi inutile d'enveloppes, ceci comprenant des frais postaux et des questionnaires à remplir.

Au cours de l'été 2000, une vaste enquête fut amorcée dans plus de 60 marinas du Québec, suivant une sélection de marinas situées dans les régions touristiques de la province, touchant au fleuve Saint-Laurent et/ou certains de ses affluents. Compte tenu des coûts engendrés par une telle opération, les marinas offrant le nombre le plus élevé d'espaces à quai de chaque région ont été choisies comme point de chute.

L'analyse des données

Les données se rapportant à l'expérience touristique et au profil en loisir (données psychosocio-démographiques - intérêts, valeurs, contraintes), au type de pratique nautique et au niveau de connaissance ont été compilées et traitées à l'aide du logiciel statistique « SPSS » pour Windows (version 9.0). Les statistiques utilisées pour décrire la population sont, dans la plupart des cas, la moyenne, l'écart type, le chi carré et l'analyse de variance.

Chapitre troisième : Résultats

Dans ce chapitre, les résultats de l'enquête seront abordés. D'abord, il sera question de la description de l'échantillon et des taux de réponse. La présentation se poursuit avec les données sociodémographiques de la population étudiée et sa pratique en nautisme. Finalement, le point central de cette démarche d'étude, la présentation se poursuit avec les intérêts à la base d'un choix de destination, les valeurs à la base de la pratique nautique de la population étudiée ainsi que sa satisfaction en regard de la pratique actuelle et, les contraintes internes (personnelles et sociales) et externes (reliées au fleuve Saint-Laurent).

Composition de l'échantillon

Taux de réponse

Au total, 166 questionnaires ont été récoltés et compilés, ce qui représente un taux de réponse de 33 % par rapport aux 500 questionnaires distribués. Comme le questionnaire pouvait contenir les réponses de deux personnes, il a été possible d'amasser des informations sur 318 sujets. Ce nombre de 314 répondants réduit la marge d'erreur à 6 % 19 fois sur 20 approximativement et ce, sur les sections des intérêts, des valeurs et des contraintes; les parties les plus importantes pour les besoins de cette étude. En ce qui concerne les autres parties du questionnaire, qui ne s'adressaient qu'aux répondants principaux, la marge d'erreur se situe à 8 % 19 fois sur 20. Dans les deux cas, la marge d'erreur est acceptable et permet de présenter des résultats fiables de la population étudiée.

Partie 1 - Données sociodémographiques de la population étudiée et sa pratique en nautisme antécédente et actuelle

Répondants au questionnaire

Le tableau 4 présente la distribution des questionnaires reçus et compilés, ainsi que les types de répondant, à savoir le ou la répondant(e) principal(e) et le ou la conjoint(e). Le tableau 5, pour sa part, représente la répartition des répondants selon le sexe. Il est à noter que le nombre de répondants et les pourcentages peuvent être légèrement différents d'un tableau à l'autre à cause des « non-réponse » à la variable sexe. Dorénavant, toute différence dans le nombre total de répondants ou de taux par rapport au tableau 4 est due à

l'absence de réponse à la variable étudiée. Les données sociodémographiques étant la plupart du temps obtenues en catégories non continues, le test du χ^2 est utilisé pour analyser les différences entre les groupes comparés.

Le nombre 166 du tableau 4 correspond donc au nombre de questionnaires retournés et par le fait même, au nombre de répondants principaux. Le nombre 148 correspond à l'item « conjoint(e) du ou de la répondant(e) principal(e) » pour un total de 314 répondants ou observations. Le tableau 5 montre que 86,6% des répondants(es) principaux(ales) sont des hommes et que 79,2 % des conjoints(es) sont des femmes. La distribution hommes – femmes au sein de l'enquête est représentative des deux sexes puisque, après le retrait des « non-réponse », 53 % des répondants sont de sexe masculin et 47 % sont de sexe féminin.

Tableau 4 : Les répondants du questionnaire

Répondants	N.
Répondant principal	166
Conjoint(e)	148
Total	314

Tableau 5 : Le Sexe des répondants par type de répondant

Sexe/répondant		masculin	féminin	Total
Répondant principal	N.	115	26	141
	%	81,6	20,8	53
Conjoint(e)	N.	26	99	125
	%	18,4	79,2	47
Total	N.	141	125	266
	%	100	100	100

Âge des répondants, selon le sexe

Le tableau 6 présente la répartition des répondants selon l'âge et le sexe. Il faut noter le faible nombre de répondants pour les groupes d'âge « 21-25 ans », « 26-30 ans », « 31-35 ans » et dans les intervalles d'âge « 61-65 ans » et « 66 ans et plus ». 2 plaisanciers sur 3 sont âgés entre 41 et 55 ans et même que près de 9 plaisanciers sur 10 sont âgés entre 36 et 60 ans. L'âge des plaisanciers est assez homogène puisque ceux-ci se situent dans un intervalle de 24 ans seulement.

Tableau 6 : La répartition des répondants selon l'âge et le sexe

Intervalles d'âges		masculin	féminin	pop. totale
21 - 25 ans	N.	-	2	2
	%		1,6	,8
26 - 30 ans	N.	2	2	4
	%	1,4	1,6	1,5
31 - 35 ans	N.	3	4	7
	%	2,1	3,2	2,6
36 - 40 ans	N.	12	22	34
	%	8,5	17,7	12,8
41 - 45 ans	N.	25	25	50
	%	17,7	20,2	18,9
46 - 50 ans	N.	35	29	64
	%	24,8	23,4	24,2
51 - 55 ans	N.	33	23	56
	%	23,4	18,5	21,1
56 - 60 ans	N.	20	12	32
	%	14,2	9,7	12,1
61 - 65 ans	N.	4	1	5
	%	2,8	,8	1,9
66 ans et plus	N.	7	4	11
	%	5,0	3,2	4,2
Total	N.	141	124	265
	%	100	100	100

Le tableau 7 montre que la moyenne d'âge de la population plaisancière échantillonnée se situe approximativement à 49 ans; elle est légèrement supérieure chez les hommes à près de 50 ans. Également, le répondant le plus jeune est une femme de 23 ans et que le répondant le plus vieux est un homme de 79 ans.

Tableau 7 : L'âge moyen, minimum et maximum des répondants selon le sexe

Sexe	N.	âge minimum	âge maximum	âge moyen
masculin	141	29	79	49,87
féminin	124	23	69	46,68
Total	285	-	-	48,94

La situation personnelle ou familiale des répondants

Au tableau 8 présente la situation familiale des répondants. Il est intéressant de constater que 53,1 % des répondants sont des couples avec enfant(s). De ce pourcentage, 47,3 % ont un enfant, 33,8 % ont deux enfants et 13,5 % ont trois enfants. Les couples sans enfant représentent 33,3 % de l'échantillon.

Il est à noter que les informations suivantes ne contiennent que 122 répondants principaux sur un potentiel de 166 répondants, puisque la question ne s'adressait qu'au répondant principal. Le but était d'éviter la duplication des données en ce qui concerne les questionnaires complétés par le ou la répondant(e) principal(e) et son ou sa conjoint(e).

Tableau 8 : La situation personnelle ou familiale des plaisanciers

Situation personnelle ou familiale	N.	%
Célibataire	10	6,2
Couple sans enfant	54	33,3
Couple avec enfants	86	53,1
Parent monoparental	3	1,9
Célibataire vivant chez ses parents	2	1,2
Total	162	100

L'occupation principale des répondants

Au tableau 9, le constat est que la majorité des répondants occupe un emploi rémunéré à temps plein dans 69 % des cas suivi des répondants à la retraite avec 14,2 % et finalement 6,3 % de travailleurs autonomes ou à contrat. Par ailleurs, il est à noter qu'aucune différence n'est apparue entre les types de plaisancier navigant sur une embarcation à voile ou à moteur seulement.

Tableau 9 : Occupation principale

Occupation principale	N.	%
Emploi rémunéré à temps plein	207	69,0
Emploi rémunéré à temps partiel	15	5,0
Travail à la maison (travailleur autonome, à contrat)	20	6,7
Travail à la maison (tâches éducatives, domestiques)	10	3,3
Aux études	1	,3
À la retraite	45	15,0
Au chômage	2	,7
Total	300	100

Note : La classification utilisée est tirée de Ressources humaines Canada.

Type d'occupation des répondants

En ce qui concerne le type d'occupation présenté au tableau 10, il y a cinq secteurs principaux qui ressortent, à savoir le domaine des affaires, de la finance et de l'administration avec 21,5% des cas, le domaine des sciences sociales, l'enseignement et l'administration publique avec 18,0%, la gestion avec 14,5%, le domaine des ventes et services avec 13,5% des cas et finalement, le domaine de la santé avec 12,8%. Tous les autres domaines se situent sous la barre du 6,4%.

Cependant, quelques différences notables ressortent entre les types de plaisancier, notamment en ce qui concerne les domaines des sciences sociales, l'enseignement et l'administration publique ainsi que de la santé où les plaisanciers naviguant à voile sont plus présents avec un rapport se rapprochant du 2 pour 1. Également, les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement sont beaucoup nombreux dans le domaine des ventes et services dans un rapport de 4 pour 1. D'autres domaines d'occupation présentent également des différences importantes, mais le nombre de répondants est trop faible pour être en mesure de tirer des constats.

Tableau 10 : L'occupation des répondants selon le type de plaisancier

Type d'occupation / type de plaisancier		voile	moteur	Pop. totale
Gestion	N. %	13 52,0%	12 48,0%	25 14,5%
Affaires, finances et administration	N. %	16 43,2%	21 56,8%	21 21,5%
Sciences naturelles et appliquées et professions apparentées	N. %	7 63,6%	4 36,4%	11 6,4%
Secteur de la santé	N. %	14 63,6%	8 36,4%	22 12,8%
Sciences sociales, enseignement, administration publique	N. %	20 64,5%	11 35,5%	31 18,0%
Arts, culture, sport et loisir	N. %	1 33,3%	2 66,7%	3 1,7%
Vente et services	N. %	4 17,4%	19 89,6%	23 13,4%
Professions, transport et machinerie	N. %	1 10%	9 90%	10 5,8%
Secteur primaire	N. %	1 100%	-	1 ,6%
Transformation, fabrication et services d'utilité publique	N. %	4 44,4%	5 55,6%	9 5,2%
	N. %	81 46,1	91 53,9	172 100%

Le revenu familial des répondants (avant déductions)

Au tableau 11, le revenu familial médian des plaisanciers se situe dans l'intervalle de 70 000 \$ à 89 999 \$. De plus, une forte proportion (40%) des plaisanciers a un revenu familial annuel supérieur à 90 000 \$. Il est aussi intéressant d'observer qu'un plaisancier sur cinq possède un revenu familial annuel de moins de 50 000\$. Ceci n'étant pas considéré comme élevé, surtout pour la pratique d'un tel loisir réputé onéreux. Par ailleurs, il est à noter qu'aucune différence n'est apparue entre les plaisanciers naviguant sur une embarcation à voile ou à moteur seulement.

Tableau 11 : Le revenu familial des répondants (avant déductions)

Revenu familial	N.	%	% cumulatif
de 10 000 à 29 999\$	4	2,6	2,6
de 30 000 à 49 999\$	22	14,5	17,1
de 50 000 à 69 999\$	30	19,7	36,8
de 70 000 à 89 999\$	31	20,4	57,2
90 000 et plus	62	40,8	98
je ne sais pas	3	2,0	100
Total	152	100	-

La scolarité des répondants

Au tableau 12, la scolarité des répondants se répartit de façon quasi égale entre les secteurs du secondaire (32,2%), du collégial (30,4%) et universitaire (35,3%). Cependant, les plaisanciers naviguant sur une embarcation à voile ont tendance à avoir plus de scolarité. En effet, la proportion augmente entre le niveau secondaire et le niveau universitaire. Inversement, les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement sont beaucoup plus nombreux dans les niveaux de scolarité moins élevés.

Tableau 12 : La scolarité des répondants par type d'embarcation utilisé

Scolarité / type de plaisancier		voile	moteur	pop. totale
Élémentaire	N.		6	6
	%		100,0%	2,1%
	% cumul.		-	2,1%
Secondaire	N.	29	64	93
	%	31,2%	68,8%	32,2%
	% cumul	-	-	34,3%
Collégiale	N.	42	46	88
	%	47,7%	52,3%	30,4%
	% cumul	-	-	64,7%
Universitaire	N.	69	33	102
	%	67,6%	32,4%	35,3%
	% cumul	-	-	100%
Total	N.	140	149	289
	%	48,4%	51,6%	100,0%
	% cumul	-	-	

Localisation géographique des répondants

L'échantillonnage réalisé à l'été 2000 a permis d'atteindre des plaisanciers rattachés à une marina ou un port de plaisance et non pas à un lieu de résidence et ce, dans toutes les régions touristiques du Québec donnant un accès direct au fleuve Saint-Laurent ou à partir de l'un de ses affluents.

Plusieurs régions n'ont pas obtenu le minimum requis de 30 observations pour permettre des comparaisons valides entre celles-ci. Dans les circonstances, il a été retenu de procéder à des regroupements géographiques pour ajouter à l'analyse descriptive des données recueillies telle que présentée au tableau 13. En se basant sur le nombre de répondants principaux, la répartition se fait selon les trois pôles suivants : l'Est avec 20,1% des plaisanciers, le Centre avec 28,7% des plaisanciers, et l'Ouest avec 51,2%. Le tableau 13 présente ces regroupements de régions avec les nombres et les pourcentages. La répartition des répondants sur le territoire correspond à la répartition réelle des plaisanciers sur le territoire telle que présentée par Zins Beauchêne et associé, groupe Secor. avec, par exemple, 49% des plaisanciers situés dans la grande région de Montréal.

Tableau 13 : Les pôles d'analyses territoriales

Pôles	régions	N.	%
Pôle Est	Saguenay - Lac-Saint-Jean, Côte-Nord, Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine	33	20,1%
Pôle Centre	Québec, Mauricie, Chaudière- Appalaches, Centre-du-Québec	47	28,7%
Pôle Ouest	Montréal, Laval, Lanaudière, Lauren- tides, Montérégie	84	51,2%
Total		164	100%

Marina, type d'embarcation et équipements

Types de propriété des embarcations utilisées par les plaisanciers

Au tableau 14, une très large majorité des plaisanciers sont propriétaires, avec leur conjoint(e) ou non, de l'embarcation qu'ils utilisent habituellement et ce, dans 86 % des cas, tandis que 10,8 % ont une embarcation en copropriété. Notons qu'il n'y a aucune différence significative entre les plaisanciers naviguant à voile ou à moteur seulement.

Tableau 14 : Mode d'utilisation des embarcations utilisées par les plaisanciers

Mode d'utilisation	N.	%
Propriétaire(s)	143	86,1%
Copropriétaire(s)	18	10,8%
Locateur(s)	1	,6%
Autres	4	2,4%
Total	166	100,0%

Localisation des répondants par rapport à la marina ou au port de plaisance

Selon les données présentées au tableau 15, 73,21 % des plaisanciers ont leur résidence personnelle à proximité de leur marina ou de leur port de plaisance d'attache, c'est-à-dire qu'ils habitent dans la même ville ou village où est située leur marina ou leur port de plaisance. Fait intéressant, le phénomène augmente légèrement du pôle Est vers le pôle Ouest. En effet, dans une proportion de 39,02 %, les plaisanciers du pôle Ouest habitent dans une ville ou un village autre que le lieu où est située leur marina ou port de plaisance. Cette situation est passablement différente dans les pôles Est et Centre lesquels ont respectivement des proportions de 27,64% et 33,33%.

Le constat principal est que l'augmentation de la proportion du phénomène d'Est en Ouest, suit également l'augmentation de la population.

Tableau 15 : Localisation des répondants par rapport à la marina ou au port de plaisance

Localisation		Pop total	Est	Centre	Ouest
Même ville ou village	N. %	123 73,21%	34 27,64%	41 33,33%	48 39,02%
Différent	N. %	45 26,79%	3 6,66%	9 20%	33 73,33%
Total	N. %	168 100,0%	37 22%	50 29,76%	81 48,21%

La distance entre la résidence et de la marina

Par ailleurs, au tableau 16, il est question de la entre le lieu de résidence et la marina ou port de plaisance des répondants. Il ressort que la majorité des plaisanciers demeure dans un intervalle de moins de 5 km de leur marina. Une proportion de 98,8 % des répondants réside à moins de 10 km et ce, sans différence significative entre les trois pôles.

Tableau 16 : La distance entre la résidence et la marina des répondants

Distance résidence/marina	N.	%	% cumulatif
Moins de 5 km	117	72,2	72,2
Entre 6 et 10 km	43	26,5	98,8
Plus de 26 km	2	1,2	100,0
Total	162	100,0	

Le type d'embarcation

Selon les données recueillies, 49,4 % des répondants ont une embarcation à voile (90 % étant de type quillard) tandis que 50,6% de ceux-ci possèdent une embarcation à moteur (66,7% étant de type « cruiser »). Il a été possible de constater que la proportion des embarcations à voile augmente d'Ouest en Est. En effet, suivant l'élargissement du fleuve et des espaces navigables (et il serait possible d'ajouter la profondeur des plans d'eau), la proportion des voiliers progresse passant de 38,7% au pôle Ouest à 58,1 % dans le pôle Centre pour atteindre 65,6 % dans le pôle Est.

Par ailleurs, pour ces deux types d'embarcation, les caractéristiques suivantes sont présentes dans les mêmes proportions :

- 78,3 % des embarcations utilisées par nos répondants ont un moteur interne;
- 95,8 % sont habitables et permettent de coucher au moins deux personnes;
- 89,2 % permettent à leur utilisateur de cuisiner;
- 4,8 % sont de construction artisanale;
- les embarcations ont une longueur moyenne de 28,9 pieds;
- les embarcations peuvent loger en moyenne 7 personnes diminuant à 4 personnes en moyenne pour une navigation confortable de plusieurs jours;
- 15,9 % seulement ont été achetées neuves par leur propriétaire(s) actuel(s);

- les embarcations ont un âge moyen de 15 ans;
- 68,8 % sont équipées d'un appareil de repérage satellite (GPS);
- 95 % sont équipées d'un profondimètre ou d'un sonar;
- 30,7 % sont équipées d'un radar;
- 96,9 % sont équipées d'un appareil de communication radio;
- 21,8 % sont équipées d'un ordinateur avec carte marine informatisée;
- 19,3 % sont équipées d'un anémomètre (direction et vitesse des vents);
- 41,3 % sont équipées d'un pilote automatique.

L'historique et expérience des plaisanciers

Une proportion de 26,8 % des plaisanciers échantillonnés est à leur première embarcation (59,53 % voile et 40,47 % moteur). Pour ce qui est de leur embarcation actuelle, ils en sont propriétaires ou co-propriétaires à 99% et l'utilisent en moyenne depuis 5,71 années. Cette différence de moyenne entre plaisanciers à voile et à moteur est non significative ($p=0,06$). La durée moyenne de propriété d'une embarcation à moteur par leur propriétaire est de 5,04 années alors que pour les plaisanciers à voile, elle se situe à 6,41 années.

À la question posée «Avez-vous l'intention de changer d'embarcation d'ici trois ans ?», 37,1 % des répondants ont mentionné que oui dont 48,2 % sont des plaisanciers à voile et 51,8 % à moteur). Encore une fois, la différence entre ces moyennes n'est pas significative entre les plaisanciers à moteur seulement et à voile puisque $p = 0,882$.

Des plaisanciers désirant changer d'embarcation d'ici trois ans, les raisons principales les plus souvent invoquées sont les suivantes (les répondants pouvaient indiquer plusieurs raisons). Les répondants désirent changer pour une embarcation:

- plus grande (80 %);
- offrant plus de commodités et de confort (62,5 %);
- plus récente (34 %);
- offrant plus d'autonomie (28,6 %);
- plus rapide et puissante (12,5 %);
- plus facile d'entretien (10,7 %).

Fait intéressant, les propriétaires d'embarcation à moteur seulement sont ceux possédant leur embarcation en moyenne depuis moins longtemps en terme de durée. Ils sont également plus nombreux à vouloir changer d'ici trois ans.

Les plaisanciers interrogés ont commencé, en moyenne, à l'âge de 26,81 ans (voile: 26,56 ans et moteur: 27,05 ans) et ont, en moyenne, 11 années d'expérience de navigation sur le fleuve Saint-Laurent (voile: 10,21 ans et moteur: 10,93). Ces différences ne sont pas significatives par rapport au type de plaisancier.

L'élément déterminant pour les plaisanciers, dans le développement de leur intérêt pour la plaisance, a trait à plusieurs facteurs. Ceux qui reviennent le plus régulièrement sont les suivants:

- La proximité d'un lieu se prêtant à la pratique de la plaisance (fleuve, lac, marina, etc.) (47,6 %);
- Initié durant l'enfance par la famille (parents, grands-parents, famille élargie) (34 %);
- Aucune raison particulière, c'est un rêve de longue date (28 %);
- Par les amis proches, conjoint(e) (19,6 %);
- Amis de travail, le voisinage et autres connaissances personnelles (17,3 %);
- Le cinéma, les livres, les récits d'aventure, les biographies, les romans, etc. (6,5 %);
- Les progrès et les innovations des embarcations et des techniques de navigation plus sécuritaires (4,8 %);
- La publicité, les médias (3 %).

Les compétences et la formation des répondants à la navigation de plaisance

Plus de 81 % des plaisanciers interrogés ont suivi des cours de formation ou de perfectionnement à la navigation de plaisance et ce, pour 88 % des plaisanciers à voile et 77 % à moteur ($p = 0,68$).

Les habitudes de sortie de plaisance depuis les deux dernières saisons

L'étendue des saisons de navigation des plaisanciers est en moyenne de 17 semaines allant d'un minimum de 2 semaines à un maximum de 52 semaines. On comprend aisément que les plaisanciers naviguant plus de 20 semaines par année sortent des eaux du Québec pour se rendre vers des régions plus chaudes.

Par ailleurs, il y a une différence du nombre moyen de semaines de navigation entre les pôles Est (14 semaines) et Centre (18 semaines), mais il n'y a pas de différence entre les pôles Centre et Ouest (18 semaines). Vraisemblablement, la température est le principal facteur explicatif de cette différence de quatre semaines entre les pôles Est et Ouest. Fait intéressant, 66% des plaisanciers ont débuté leur saison de plaisance le 15 mai au cours des deux dernières années. Il n'y a pas de différence significative pour le début de la saison entre les plaisanciers possédant une embarcation à voile ou à moteur ($p = 0,156$) en fonction des pôles.

Les habitudes de plaisance des répondants par type ou durée de voyage

Une proportion de 99 % des plaisanciers a réalisé des excursions d'une seule journée ou de quelques heures au cours des deux dernières saisons de navigation, ce qui de toute évidence ne présente pas de différence significative, tant entre les plaisanciers qu'entre les pôles qui montrent également une forte proportion de cette pratique pour ce type de sortie.

De plus, l'ensemble des plaisanciers effectue en moyenne :

- * 11,45 sorties surtout les fins de semaine, et ce sans aucune différence entre les types de plaisancier;
- * 9,80 sorties lors des vacances annuelles ou de longs congés. 8,3 sorties en moyenne pour les plaisanciers naviguant à voile ;
- * 7,28 sorties les soirs de semaine. - différence plus importante entre plaisanciers naviguant à voile (8,19 sorties) et ceux naviguant à moteur seulement (6,27 sorties) mais celle-ci n'est pas significative.

La pratique d'excursions d'une seule journée ou de quelques heures

Au tableau 17, le nombre moyen de sorties les soirs de semaine chez les plaisanciers du pôle Centre est de deux à trois fois plus élevé que les deux autres pôles. Le pôle Centre du fleuve Saint-Laurent (rive nord et rive sud de Québec, Portneuf et Mauricie) semble se prêter davantage à ce type de sortie.

Tableau 17 : Les excursions d'une seule journée ou de quelques heures des plaisanciers

Excursions (nombre de sorties) / périodes / types d'embarcation	Types d'embarcation	Sorties moyennes	Test X²
1. Fin de semaines	Total	11,45	0,88
	voile	11,29	
	moteur	11,61	
	Ouest	6,89	0,064
	Centre	10,88	
	Est	13,15	
2. Vacances ou longs congés	Total	9,80	0,90
	voile	9,68	
	moteur	9,91	
	Ouest	9,80	0,67
	Centre	10,97	
	Est	9,33	
3. Soirs de semaines	Total	7,28	0,39
	voile	8,19	
	moteur	6,27	
	Ouest	5,48	0,004
	Centre	11,34	
	Est	4,74	

Les principaux lieux ou régions visités lors d'excursions d'une seule journée

À la lumière des informations présentées au tableau 18 sur les destinations des plaisanciers en fonction de leur région de provenance et de leur type d'embarcation, le constat est que la propulsion accrue des embarcations à moteur semble mise à profit pour rejoindre, lors de courtes périodes de temps, des lieux plus éloignés que les plaisanciers à voile sont moins en mesure de rallier, et ce pour l'ensemble des trois pôles. Cela amène à conclure que les régions visitées lors d'excursions sont très différentes selon le type d'embarcation utilisé.

Tableau 18 : Les principaux lieux ou régions visités lors d'excursions d'une seule journée par type d'embarcation, pour les trois pôles de provenance

Pôles / types d'embarcations / endroits visité	Voile	Moteur
Pôle Est	1 L'Anse-Saint-Jean, La Baie, Sainte-Rose-du-Nord 2 Bic, Cap Jaseux, Rimouski, Saguenay 3 Baie-Comeau, Rivière Éternité, Sainte-Anne-des-Monts, Tadoussac	1 Sainte-Rose-du-Nord 2 Rivière-Éternité, L'Anse Saint-Jean, Tadoussac 3 Baie-Comeau, Bergeronnes, Cap-à-l'Aigle, Cap Jaseux, Chicoutimi, Ile-aux-Coudres, îles avoisinantes à Notre-Dame-du-Portage, Saguenay
Pôle Centre	1 Québec 2 Berthier, Cap-à-l'Aigle, Saint-Laurent 3 Sorel 4 Neuville, Saint-Michel	1 Berthier 2 Saint-Laurent, Sorel, Trois-Rivières 3 Portneuf 4 Deschaillons, Lévis, Québec, Montréal, Trois-Rivières
Pôle Ouest	1 Campi (marina) 2 Oka 3 Lac-Saint-Louis, Sainte-Anne-de-Bellevue 4 Carillon, Craig Key, Sorel, Pointe-des-Cascades, Pointe-Claire, Québec, Lachine, Longueuil, Vaudreuil.	1 Sainte-Anne-de-Bellevue 2 Montréal 3 Lachine, Craig Key 4 Sorel

L'équipage ou le mode d'accompagnement lors d'excursions d'une seule journée ou de quelques heures

Lors d'excursions d'une seule journée ou de quelques heures, les plaisanciers effectuent davantage des sorties en couple. Au tableau 19, les plaisanciers de façon générale, par rapport à leurs habitudes de plaisance, sont accompagnés de leur conjoint(e) seulement et il n'y a aucune différence significative entre les plaisanciers à voile et à moteur, et ce pour l'ensemble des trois pôles à l'étude.

En deuxième lieu, les plaisanciers aiment naviguer avec des amis. Cependant, dans le cas des plaisanciers naviguant sur embarcation à moteur seulement, les amis sont sur un autre bateau. En effet, les voyages en groupe de bateaux lors d'excursions d'une seule journée ou de quelques heures, pour les plaisanciers utilisant une embarcation à moteur, sont au deuxième rang contrairement aux plaisanciers naviguant à voile qui placent cet élément au 5^e rang de la classification. Également, les plaisanciers à voile préfèrent les sorties prati-

quées « seul » alors que la navigation en groupe de bateaux semble être davantage la préférence des plaisanciers qui utilisent une embarcation à moteur seulement.

Il est à noter que les rangs ont été établis par le nombre moyen de sorties effectué pour chacun des types d'équipage ou mode d'accompagnements proposés, ce qui permet d'établir un ordre d'importance dans les choix.

Tableau 19 : L'équipage ou le mode d'accompagnement lors d'excursions d'une journée ou de quelques heures

Rang selon l'équipage ou le mode d'accompagnement / type de plaisancier	Tous types	Plaisanciers à voile	Plaisanciers à moteur	X ²
1. Avec votre conjoint(e)	1	1	1	,658
2. Avec vos enfants ou ceux de votre conjoint(e)	2	3	3	,746
3. Avec des amis	3	2	4	,624
4. En groupe de bateaux	4	5	2	,053
5. Seul(e)	5	4	6	,043
6. Avec la famille élargie (parents, frères, sœurs, cousins, etc.)	6	6	5	,384

Les voyages de plaisance d'une à deux nuitées

Une proportion de 85,1 % des plaisanciers a effectué des voyages d'une à deux nuitées au cours des deux dernières saisons de navigation. Il n'y a pas de différence significative entre les trois pôles de provenance ($p = 0,97$). Les plaisanciers possédant une embarcation à voile privilégient moins ce type de voyage par rapport aux plaisanciers utilisant une embarcation à moteur seulement ($p = 0,03$). En effet, la proportion des plaisanciers utilisant une embarcation à voile pratiquant ce type de voyage est de 78,7 % alors qu'elle est de 91,1 % pour les plaisanciers utilisant une embarcation à moteur seulement.

L'équipage ou le mode d'accompagnement lors de voyages de plaisance d'une à deux nuitées

Au tableau 20, pour l'ensemble de la population plaisancière, la prédominance des sorties en couple accompagnées ou non des enfants demeure la caractéristique fondamentale des équipages lors de voyages d'une à deux nuitées. Par contre, les sorties en groupe de ba-

teaux passant du quatrième au troisième rang pour tous les types d'embarcation, et même au deuxième rang pour ceux qui ont des bateaux à moteur.

Tableau 20 : L'équipage ou le mode d'accompagnement lors de voyages d'une à deux nuitées

Rang selon l'équipage ou le mode d'accompagnement / type de plaisancier	Tous types	Plaisanciers à voile	Plaisanciers à moteur	S2
1. Avec votre conjoint(e)	1	1	1	0,83
2. Avec vos enfants ou ceux de votre conjoint(e)	2	2	3	0,61
3. En groupe de bateaux	3	3	2	0,82
4. Avec des amis	4	4	4	0,84
5. Seul(e)	5	5	6	0,39
6. Avec la famille élargie (parents, frères, sœurs, cousins, etc.)	6	6	5	0,62

Les principaux lieux ou régions visités lors de voyages d'une à deux nuitées

Au tableau 21, des lieux en dehors de la région de provenance des plaisanciers s'ajoutent aux certaines destinations fréquentées lors de courtes excursions. Certaines destinations apparaissant au bas de la liste des lieux visitées lors d'excursions d'une journée ou de quelques heures se retrouvent maintenant en tête de liste pour les voyages de une à deux nuitées.

Tableau 21 : Les principaux lieux ou régions visités lors de voyages d'une à deux nuitées par type d'embarcation, pour les trois pôles de provenance

Pôles / types d'embarcation	Voile	Moteur
Pôle Est	1 Rivière Éternité 2 Tadoussac 3 Bic, L'Anse-Saint-Jean 4 Cap Trinité, Saguenay	1 L'Anse-Saint-Jean, Tadoussac 2 Chicoutimi 3 Baie Trinité, Bergeronnes, Cap-à-l'Aigle, Matane, Rivière Éternité, Rivière Saguenay
Pôle Centre	1 Berthier 2 Cap-à-l'Aigle 3 Québec, Sorel, Tadoussac 4 Baie Éternité, Deschaillons, Neuville, Saint-Michel	1 Sorel 2 Québec 3 Batiscan 4 Berthier, Montréal, Portneuf, Saint-Laurent, Saint-Michel
Pôle Ouest	1 Carillon 2 Baie de Beauport, Baie de Vaudreuil, Baie Parson, Baies Campi, Craig Key, Deux-Montagnes; Montréal, Pointe-des-Cascades, Sainte-Anne-de-Bellevue, Sorel, Vaudreuil,	1 Montréal 2 Sorel 3 Montebello 4 Québec

Les voyages de plaisance de trois à sept nuitées

Une proportion de 63,1 % des plaisanciers a réalisé des voyages de plaisance de trois à sept nuitées au cours des deux dernières saisons de navigation dont 52,7 % des plaisanciers utilisent une embarcation à voile et 73,3 % des plaisanciers utilisent une embarcation à moteur seulement. Ces résultats sont ici significativement très différents puisque $p = 0,005$. Il s'agit donc d'une augmentation de l'écart entre ces deux types de plaisancier, en regard des voyages de plaisance de trois à sept nuitées par rapport aux voyages de plaisance d'une à deux nuitées.

Les plaisanciers du pôle Ouest du fleuve Saint-Laurent pratiquent, dans une plus grande proportion, ce type de voyages avec un taux de 71,3 % comparativement à 64,5 % pour les plaisanciers de l'Est et 48,9 % des plaisanciers du pôle Centre.

Cependant, une fois retranché les plaisanciers ne pratiquant pas ce type de voyage de plaisance, qui représente approximativement 36 % de la population à l'étude, il n'y a aucune différence significative entre les deux types de plaisanciers par rapport à la fréquence de ce type de voyage ($p = 0,329$). En moyenne, et pour l'ensemble des plaisanciers, il y a 1,97

voyage de plaisance de trois à sept nuitées soit 2,2 voyages pour les embarcations à voile et 1,8 voyage pour les embarcations à moteur seulement, et ce au cours des deux dernières saisons de navigation. Il n'y a pas non plus de différence significative dans le nombre de voyages entre les trois pôles à l'étude ($p=0,14$) (Est: 1,87 sorties, Centre: 1,52 sorties, Ouest: 2,55 sorties).

Les principaux lieux ou régions visités lors de voyages de trois à sept nuitées

Au tableau 22, il y a toujours les destinations à l'intérieur même des pôles de provenance, mais aussi le maintien des destinations situées en dehors du pôle de provenance et ce, de façon plus marquée chez les plaisanciers à moteur seulement. Cela vient possiblement du fait que ces destinations sont déjà à la portée des embarcations à moteur seulement lors de voyages de plaisance plus courts contrairement à la réalité du plaisancier à voile. Il y a également l'ajout de destinations plus lointaines qui étaient plus difficiles à fréquenter en dehors de voyage de plaisance trop court et, cette fois-ci, de façon plus marquée chez les plaisanciers à voile.

Tableau 22 : Les endroits visités lors de voyages de trois à sept nuitées, par types d'embarcation pour les trois pôles de provenance

Régions / types d'embarcation	Voile	Moteur
Pôle Est	1 Tadoussac 2 Cap-à-l'Aigle 3 Québec 4 Rimouski	1 Tadoussac 2 Bergeronnes, Cap-à-l'Aigle 3 L'Anse-Saint-Jean, Berthier, La Baie Québec, Rimouski, Saint Laurent, Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Michel, Saint-Pancrèce,
Pôle Centre	1 Cap-à-l'Aigle 2 Tadoussac 3 Québec 4 Gaspé, Rimouski, Saint-Laurent	1 Lac Champlain 2 Mille Iles, Montréal, Québec, Saguenay, Sorel 3 Baie des Chaleurs, Chicoutimi, Hull, Ile aux Noix, Ile-aux-Coudres, Kingston, Marina Gagnon, Montebello, Ottawa, Saint-Jean-Port-Joli, Tadoussac
Pôle Ouest	1 Hull 2 Montebello 3 Québec	1 Mille-Iles 2 Montréal, Québec 3 Montebello 4 Lac Ontario

L'équipage ou mode d'accompagnement lors de voyages de plaisance de trois à sept nuitées

Au tableau 23, le profil d'équipage suit la tendance déjà amorcée dans les types de voyages précédents. Les sorties en couple demeurent une constante et l'accompagnement à plusieurs bateaux atteint maintenant le deuxième rang, et ce avant même les enfants des plaisanciers. Il n'y a aucune différence significative qui apparaît entre les groupes de plaisanciers.

Tableau 23 : Équipage ou mode d'accompagnement lors de voyages de trois à sept nuitées

Rang selon l'équipage ou le mode d'accompagnement / type de plaisancier	Tous types	Plaisanciers à voile	Plaisanciers à moteur	X²
1. Avec votre conjoint(e)	1	1	1	,278
2. En groupes de bateaux	2	2	2	,697
3. Avec vos enfants ou ceux de votre conjoint(e)	3	4	3	,123
4. Avec des amis	4	3	4	,461
5. Avec la famille élargie (parents, frères, sœurs, cousins, etc.)	5	6	5	,522
6. Seul(e)	6	5	6	,056

Les voyages de sept nuitées et plus

Une proportion de 60,9 % des plaisanciers a effectué des voyages de plaisance de sept nuitées et plus au cours des deux dernières saisons de navigation, c'est-à-dire 55,4 % des plaisanciers utilisant une embarcation à voile et 66,2 % des plaisanciers utilisant une embarcation à moteur seulement. Il n'y a plus de différence significative entre les types de plaisancier ($p=0,116$). Il en est de même pour les pôles de provenance.

Une fois retranchée les plaisanciers ne pratiquant pas ce type de voyage de plaisance, représentant 39,1 % de la population à l'étude, encore une fois qu'il n'y a aucune différence significative entre ces deux types de la population plaisancière par rapport à la fréquence de ce genre de voyage ($p=0,729$). Il y a donc 1,53 voyage en moyenne pour l'ensemble des plaisanciers dont 1,41 pour les embarcations à voile et 1,62 pour les embarcations à moteur. Il n'y a pas de différence significative dans le nombre de sorties entre les trois pôles à l'étude puisque $p=0,8$ (Est: 1,7 sorties; Centre: 1,2 sorties; Ouest: 1,6 sorties).

Les principaux lieux ou régions visités lors de voyages de sept nuitées et plus

Mis à part un maintien relatif des éléments déjà observés dans les autres catégories de voyages de plaisance plus courts, au tableau 24, la tendance à sortir de la région de provenance des plaisanciers est nettement plus marquée. Également, les plaisanciers à voile des pôles Centre et Ouest que ont une plus grande propension à se diriger vers le Bas-Saint-Laurent, la Côte-Nord et la Gaspésie, donc en eaux plus tumultueuses et salines. Pour les plaisanciers avec une embarcation à moteur seulement, ils se dirigent davantage vers l'ouest, c'est-à-dire les Grands-Lacs, le lac Champlain, etc.

Tableau 24 : Les endroits visités lors de voyages de sept nuitées et plus par type d'embarcation, pour les trois pôles de provenance.

Régions /types d'embarcation	Voile	Moteur
Pôle Est	1 Tadoussac 2 Québec 3 Gaspésie, Montréal 4 Cap-à-l'Aigle, Ile-aux-Coudres, Iles-de-la-Madeleine, Rimouski	1 Québec 2 Montréal 3 Bergeronnes, Berthier, Cap-à-l'Aigle, Saguenay, Saint-Laurent, Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Michel, Tadoussac,
Pôle Centre	1 Gaspésie, Iles-de-la-Madeleine, Rimouski, Tadoussac 2 Cap-à-l'Aigle 3 Baie des Chaleurs, baie Éternité, Basse-Côte-Nord, Bergeronnes, Berthier, Côte Est américaine, Étang du Nord; Floride, Ile-du-Prince-Edouard, lac Champlain lac Ontario, Nouveau Brunswick, Pointe-au-Pic, Québec, Saint-Laurent, Sorel	1 Kingston, Mille-Iles, Saguenay 2 Berthier, Canal Rideau, Cap-à-l'Aigle, Côte-Nord, Ganacoque, Gaspésie, Hull 3 Ile-aux-Coudres, lac Champlain, Montebello, Ottawa, Tadoussac
Pôle Ouest	1 Québec 2 Bergeronnes, Cap-à-l'Aigle; Ile d'Orléans, Kingston, lac Ontario, Lévy, Mille-Iles, Rimouski, Saint-Jean-Port-Joli, Tadoussac	1 Mille-Iles 2 Québec 3 Kingston, lac Champlain 4 Canal Rideau, Montebello

L'équipage ou le mode d'accompagnement lors de voyages de plaisance de sept nuitées et plus

Au tableau 25, le profil de l'équipage est identique dans l'ordonnance déjà observée antérieurement. Les voyages en couple demeurent les plus importants et les voyages en groupes de bateaux ont maintenant atteint la deuxième position et ce, avant même les enfants des plaisanciers. Aucune différence significative n'apparaît entre les groupes de plaisanciers ni même en ce qui a trait à l'ordonnance des items qui sont maintenant complètement identiques.

Tableau 25 : L'équipage ou le mode d'accompagnement lors de voyages de sept nuitées et plus

Rang selon l'équipage ou le mode d'accompagnement / type de plaisancier	Tous types	Plaisanciers à voile	Plaisanciers à moteur	X²
1. Avec votre conjoint(e)	1	1	1	,367
2. En groupe de bateaux	2	3	2	,884
3. Avec vos enfants ou ceux de votre conjoint(e)	3	2	3	,409
4. Avec des amis	4	4	4	,563
5. Avec la famille élargie (parents, frères, sœurs, cousins, etc.)	5	5	5	,209
6. Seul(e)	6	6	6	,644

tées et plus

Les types de voyages préférés des plaisanciers

De l'ensemble des voyages de plaisance, ce sont les voyages de sept nuitées et plus qui obtiennent la plus forte popularité avec 47,5 % des plaisanciers qui les ont identifiés comme tel. En deuxième position, et de loin, les excursions d'une seule journée ou de quelques jours. Cependant il y a une préférence plus importante pour les excursions dans le pôle Centre par rapport aux deux autres pôles.

La préférence des plaisanciers pour les différents types de voyages de plaisance ne présente aucune différence significative entre les pôles ($p=0,13$) ni même entre les types de plaisanciers ($p=0,67$) tel que présenté au tableau 26.

Tableau 26 : Les types de voyages préférés des plaisanciers

Types de voyage préféré /Région /Type de plaisancier	Tous	Ouest	Centre	Est	voilier	moteur
Une seule journée ou quelques heures	22,2%	19,4%	36,2%	15,0%	24,3%	15,6%
De 1 à 2 nuitées	18,4%	12,9%	12,8%	23,8%	16,2%	20,8%
De 3 à 7 nuitées	10,8%	16,1%	6,4%	11,3%	12,2%	10,4%
7 nuitées et plus	47,5%	51,6%	44,7%	47,5%	45,9%	51,9%
Ne sais pas	1,3%	-	-	2,5%	1,4%	1,3%
	100%	100%	100%	100%	100,0%	100,0%

Également, les plaisanciers questionnés sur leurs habitudes de plaisance depuis leurs deux dernières saisons de navigation, révèlent que:

- 63,5 % d'entre eux ont passé une nuit à l'ancre dont 72,7 % des plaisanciers à voile et 58,5 % des plaisanciers à moteur, ce qui est significativement différent ($p=0,043$);
- 59,4 % d'entre eux ont navigué la nuit, à savoir: 67,6 % des plaisanciers à voile et 51,9 % des plaisanciers à moteur ($p=0,065$);
- 31,6 % des plaisanciers font de leur embarcation leur résidence principale pendant la saison de navigation, à savoir: 33,3 % des plaisanciers à voile et 30 % des plaisanciers à moteur ($p=0,665$) et finalement,
- 18,5 % des plaisanciers apportent un vélo sur leur embarcation, 12,1 % apportent des patins à roues alignées, 22,3 % un équipement de pêche, 3,8 % un équipement de plongée sous-marine, 3,8 % amènent autre chose et 17,8 % n'amènent rien du tout.

Analyse et interprétation des résultats et des principaux constats de la partie 1

Le profil des plaisanciers québécois

Selon les données recueillies, les plaisanciers québécois se situent principalement dans l'intervalle d'âge des 36 à 60 ans, dont approximativement 25% de ceux-ci sont âgés entre 46 et 50 ans. Les proportions d'hommes et de femmes sont les mêmes que dans la population en général, soit 50/50, ce qui n'est pas surprenant, puisque l'activité est pratiquée en couple dans la très grande majorité des cas. De plus, 33% des répondants n'ont pas d'enfant et 53% en ont plus d'un.

La majorité des répondants (80%) travaillent (emploi rémunéré, travailleur autonome, temps partiel) tandis que 15% de ceux-ci sont à leur retraite. Pour ce qui est de leur occupation, il n'y a aucun secteur ou domaine en particulier qui ressort, mais des différences importantes sont apparues entre les types de plaisancier selon le type d'embarcation utilisé. Les plaisanciers naviguant sur un voilier sont davantage dans des occupations reliées à la fonction publique, dans les domaines de l'enseignement, de la santé. Pour ce qui est des plaisanciers naviguant sur un bateau à moteur seulement, une plus grande proportion de ceux-ci sont dans des occupations reliées aux affaires, ventes et services, profession, transport et machinerie, art, culture, sport et loisir. Il est à noter cependant que le nombre de données est faible pour pouvoir généraliser ces résultats sur l'ensemble de la population. Il s'agit, tout au plus, d'une tendance observée.

Le revenu, qui fait référence au facteur de richesse, démontre effectivement que les plaisanciers ont un revenu familial supérieur à la moyenne québécoise puisque la majorité (57,2 %) se situe dans l'intervalle des 70 000\$ à 89 999\$ annuellement.

La scolarité des plaisanciers se situe au niveau collégial pour la population totale, mais ce portrait n'est pas représentatif de toute la population plaisancière puisqu'il y a une forte différence, entre les plaisanciers navigant sur une embarcation à moteur seulement et les plaisanciers navigant sur un voilier, ces derniers étant plus scolarisés.

La provenance des plaisanciers est plus importante à l'ouest du Saint-Laurent (Montréal, Laval et les Laurentides) avec 51,2% des plaisanciers. Au centre du Saint-Laurent (Québec, Chaudière-Appalache, Centre du Québec) ils sont dans une proportion de 28,7% et finalement, 20,1% sont à l'est du Québec (Gaspésie, Côte Nord). À cet effet, les types d'embarcation diffèrent en proportion d'une région à l'autre. En effet, la proportion des embarcations à moteur est importante dans l'ouest et devient minoritaire en allant vers l'est (de 61% à 34%). Le fait est que les embarcations à moteur seulement sont moins bien adaptées à une navigation davantage hauturière. Inversement, les voiliers qui ont souvent un tirant d'eau beaucoup plus important, sont moins bien adaptés à une navigation en eau moins profonde ou dont les bassins présentent peu de largeur propice au louvoirement selon les vents dominants pour la navigation à voile. Il est donc vraisemblable de considérer que les plaisanciers habitant la région de Montréal et désirant faire de la voile, vont préférer mettre à quai ou à la bouée leur voilier dans les eaux du Lac Champlain. Celui-ci est à moins d'une heure trente de route et les plaisanciers peuvent bénéficier d'un plan d'eau se prêtant davantage à la voile. Ceci dit, cette enquête n'a pas couvert les plaisanciers Québécois localisés au Lac Champlain. Cela pourrait faire une suite intéressante et pertinente à cette étude. Pour ce qui est des types d'embarcation, mentionnons seulement que pour le groupe total, la répartition des types d'embarcation se divise exactement de la même façon, à savoir 50% de chacun, voilier et moteur.

Comme autre caractéristique intéressante, il ressort que les plaisanciers sont dans une large mesure propriétaire ou co-propriétaire de leur embarcation avec 86%. Donc, au delà du coût de l'activité en elle-même (frais de marina, de voyage, d'entretien, etc.) il est entendu que les plaisanciers investissent une part importante de leur revenu pour acquérir une embarcation à voile ou à moteur seulement. Cet investissement est considéré comme une des valeurs importantes qui est souvent, pour une majorité des plaisanciers, l'achat le plus important en terme de coût d'acquisition après une maison, si non la plus importante.

Les plaisanciers habitent dans 72% des cas dans la même ville que le lieu de la marina où se trouvent leur bateau, mais cette proportion est moins importante dans les régions Centre et Est du fleuve Saint-Laurent. En terme de distance, un constat très intéressant est ressorti. En effet, peu importe si le lieu de résidence soit situé dans la même ville ou village par rapport au le lieu du bateau, 98% des plaisanciers sont à moins de 10 km de distance. C'est donc dire que la proximité entre les plaisanciers et leur bateau, ou le lieu d'amarrage de leur embarcation, est une caractéristique vérifiable. Il est donc possible d'émettre l'hypothèse que la proximité d'un plan d'eau ou d'une marina favorise la pratique de la plaisance et agirait même comme attraction auprès de nouveaux résidents qui chercheraient à s'établir près d'une marina pouvant leur permettre de pratiquer ce loisir de plaisance.

Par rapport au profil des plaisanciers, le constat est que l'âge moyen du début de la pratique nautique se situe à 27 ans et, en moyenne ils ont 11 années d'expérience sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents. Considérant que l'âge médian des plaisanciers se situe, tel que mentionné antérieurement, dans l'intervalle de 46 à 50 ans, il est possible d'affirmer qu'il s'agit d'une activité commençant tardivement dans la vie. Les plaisanciers actuels ont une longue histoire de pratique de la plaisance et, par ailleurs, il semble que ceux-ci ont développé leur expérience non exclusivement sur le fleuve. Consécutivement à ce dernier constat, soulignons que 80% des plaisanciers ont suivi des cours de formation ou de perfectionnement. Cet élément s'ajoute à l'importance du niveau de compétence pour la pratique de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents.

Finalement, comme élément déterminant des plaisanciers dans le développement de leur intérêt pour la pratique nautique, 46% d'entre eux disent avoir été influencés par la proximité d'un plan d'eau, suivi par l'influence des proches (parents lors de l'enfance, famille élargie, amis, etc.). À la lumière de ces informations, il est intéressant de constater que la proximité physique d'un plan d'eau ou d'équipements se prêtant à la pratique de la plaisance nautique sont les éléments obtenant la plus forte mention quant au développement de l'intérêt à pratiquer la navigation de plaisance chez les répondants. Par ailleurs, ce constat

renforce davantage la supposition précédemment soulevée en regard de la proximité du lieu de résidence et du lieu de pratique de la plaisance.

Constats principaux sur la pratique nautique des plaisanciers québécois ayant leur port d'attache au Québec.

- Les différences principales, en ce qui a trait aux plaisanciers à voile et à moteur en regard du type d'équipage ou d'accompagnement, se situent uniquement au niveau des excursions puisque les plaisanciers à voile naviguent davantage en solo et que les plaisanciers à embarcation motorisée seulement naviguent davantage en groupe de bateaux.
- Quel que soit le type d'excursion ou de voyage de plaisance, l'équipage est plus souvent composé d'un couple (conjoint et conjointe) plus que tous les autres types d'équipage ou d'accompagnement.
- Plus les voyages de plaisance sont de longue durée, plus il est observé que les plaisanciers naviguent en groupe de bateaux, et ce de façon plus marquée chez les plaisanciers utilisant une embarcation à moteur seulement.
- Les sorties les plus populaires et fréquentes sont celles de moins de 24 heures; les taux et les fréquences baissent proportionnellement à l'augmentation de la durée.
- Au fur et à mesure que les voyages de plaisance augmentent en durée, la proportion des plaisanciers à voile diminue plus rapidement que celle des plaisanciers à moteur, et ce de façon significativement différente. Cette différence significative s'élimine en ce qui concerne les voyages de plaisance de sept nuitées et plus où le phénomène est moindre, mais aussi en ce qui concerne les excursions durant les soirs de la semaine qui sont relativement plus pratiquées par les plaisanciers à voile.
- De façon générale, les destinations des plaisanciers se diversifient de plus en plus avec l'augmentation de la durée du voyage de plaisance. Cette diversification n'empêche pas que certaines destinations spécifiques demeurent plus «prisées», peu importe la durée des voyages de plaisance et la provenance des plaisanciers;

- Les plaisanciers naviguant avec des embarcations à moteur ont tendance à visiter des lieux plus éloignés de leur port d'attache et cela s'explique par la capacité de leur embarcation à parcourir de grande distance rapidement;
- Finalement, les plaisanciers en provenance des pôles Centre et Ouest qui utilisent une embarcation à moteur seulement ont une tendance importante à se rendre davantage, lors de voyages de sept nuitées et plus, vers les Grands Lacs et le Lac Champlain, alors que les plaisanciers à voile des pôles Centre et Est du fleuve Saint-Laurent ont davantage tendance à fréquenter l'est du fleuve Saint-Laurent à partir de Québec et de l'Île d'Orléans.

Partie 2 : Intérêts reliés au nautisme de plaisance

Dans cette deuxième partie de la description et de l'analyse des résultats, il est question des intérêts reliés au nautisme identifiés par la population plaisancière en tant que facteurs déterminants dans leur choix d'une destination de plaisance de plus de 24 heures donc dans un contexte de voyage ou de tourisme.

Rappelons que l'échelle de mesure utilisée pour le degré d'intérêt est mesurée sur une échelle allant de (0) à (3), le (0) représentant une absence totale d'intérêt et le (3) un intérêt marqué ou important.

Les résultats ont été soumis à une analyse factorielle qui a permis de regrouper les intérêts en cinq (5) échelles. Le coefficient alpha qui apparaît dans le tableau 27, est la mesure d'homogénéité des différents items compris dans un facteur; il a été calculé à l'aide du test de «Reliability» de SPSS.

Ainsi, à chacun des cinq regroupements, les titres suivants ont été attribué : la catégories «attraits culturels»; la catégorie «attraits récréatifs et divertissements»; la catégorie «attraits sur la qualité des infrastructures et des services à la marina»; la catégorie «attraits naturels du fleuve Saint-Laurent»; la catégorie «attraits sur l'urbanité et la consommation» (américanité).

Tableau 27 : Analyse factorielle et homogénéité des échelles d'intérêts

#	Échelles	Énoncés d'intérêts
1	Attraits culturels (alpha : ,83)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ particularités culturelles de la région (12) ➤ caractéristiques des résidents (13) ➤ les attraits culturels (musées, galeries d'art, spectacles) (14) ➤ les attraits patrimoniaux (petits villages de pêche, architecture, histoire, etc.) (15)
2	Attraits récréatifs et divertissements (alpha : ,72)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ les attraits touristiques à destination (9) ➤ les aménagements paysagers des sites d'accueil (espaces verts, parcs, promenades, etc.) (10) ➤ les activités récréatives disponibles (pour soi, la famille, les enfants) (11) ➤ des zones d'intérêts rapprochées ou regroupées (services, activités, attraits, etc.) (16)
3	Qualité des infrastructures et des services à la marina (alpha ,58)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ des zones d'intérêts rapprochées ou regroupées (services, activités, attraits, etc.) (16) ➤ proximité de la marina de destinations touristiques (près d'une ville ou d'un village touristique) (17) ➤ la qualité des équipements et des services offerts à la marina visitée (18) ➤ le coût des services à la marina visitée (19) ➤ la proximité d'un centre urbain par rapport à la marina (20) ➤ les régions offrant des marinas rapprochées (proximité de plusieurs marinas) (24)
4	Attraits naturels du fleuve Saint-Laurent (alpha : ,73)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ les paysages sauvages, naturels, peu habités (1) ➤ la faune et la flore intactes, non pollués (3) ➤ les grandes étendues de navigation (4) ➤ l'eau salée, les marées, la mer, l'air salin, etc. (5) ➤ les baleines et les autres animaux marins (6)
5	Attraits urbanité et consommation (américanité) (alpha : ,74)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ les paysages urbains, peuplés (2) ➤ la plage, le sable, l'eau chaude, le soleil et la baignade (8) ➤ les possibilités de magasinage (21) ➤ la frontière Canada/USA (22) ➤ les taux de change avantageux (23) ➤ la présence de casinos dans la région visitée (25)

À noter qu'une seule variable sur les vingt-cinq (25) ne se retrouve dans aucune des cinq (5) échelles créées à partir de l'analyse factorielle et des tests d'homogénéité réalisés, à savoir la variable sur la «température clémente» initialement présente dans cette partie du questionnaire. Après analyse, cette variable n'a pas pu être conservée, n'étant reliée significativement à aucune échelle en particulier. Elle ne caractérise aucun attrait en particulier.

Pour chacune des catégories ainsi créées, une moyenne globale est calculée à partir du pointage des variables qui les composent. Les catégories sont par la suite présentées par ordre d'importance les unes par rapport aux autres. Chacun des intérêts spécifiques est également présenté par ordre d'importance l'un par rapport à l'autre, mais à l'intérieur de leur catégorie d'intérêt. Pour chacune des catégories, les données sont présentées en regard de la population totale, du sexe et du type d'embarcation utilisé. Le classement général des intérêts spécifiques est établi en fonction des données sur la population totale.

Les tableaux suivants se présentent par le nombre de réponses pour chaque catégorie ou sous-catégorie d'intérêt pour des raisons d'aménagement d'information. Par ailleurs, il est à noter que les différences de fréquence sont minimales d'une variable à l'autre. Les intervalles de fréquences sont les suivantes :

- * *Population totale: min. 251, max. 261*
- * *Sexe: Homme: min. 134, max. 138; Femme: min. 114, max. 121*
- * *Type de bateau: Voile : min. 135 ; max. 140 , Moteur : min.148, max. 152*

Le tableau 28, à la page suivante, présente la synthèse des grandes catégories d'intérêt avant leur présentation incluant les sous-catégories qui les composent.

Tableau 28 : Synthèse des grandes catégories d'intérêts

Les grandes catégories de valeur		Population totale		Sexe			Type d'embarcation		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig.	moy. V.	moy. M.	sig.
1	Attraits naturels du fleuve Saint-Laurent	2,20	,66	2,25	2,14	,117	2,43	1,97	,0
2	Qualité des infrastructures et des services à la marina	2,15	,57	2,12	2,19	,277	2,04	2,20	0,07
3	Attraits récréatifs et divertissements	2,03	,62	2	2,10	,165	1,93	2,07	,046
4	Attraits culturels	1,78	,75	1,75	1,88	,146	1,95	1,54	,001
5	Attraits urbanité et consommation (américanité)	1,46	,85	1,39	1,53	,1	1,24	1,60	,000

Attraits naturels du Fleuve Saint-Laurent

À la lumière des résultats observés en fonction de la structure de classification utilisée, il apparaît nettement que les intérêts de la population plaisancière, sans considération de l'âge, du sexe et du type d'embarcation utilisé, sont marqués par la catégorie d'intérêt «Attraits naturels du fleuve Saint-Laurent». Tel que présenté au tableau 29, les variables les plus importantes sont: *la faune et la flore intactes et non pollués; les paysages sauvages, naturels, peu habités* à égalité avec *les grandes étendues de navigation*.

Cette catégorie présente des différences significatives entre les sexes et entre les types de plaisancier. Pour ce qui est du sexe, la variable «*intérêt pour les grandes étendues de navigation*» est davantage préférée par les hommes ($p= 0,004$). Cela n'enlève pas l'importance de cet intérêt chez les femmes dans leur choix de destination puisque la moyenne de cette variable est tout de même située au-dessus de 2 sur 3.

Pour ce qui est des types de plaisancier, tous les intérêts spécifiques de cette catégorie sont très significativement différents puisque « p » varie entre 0,01 et 0,00. Il semble plus qu'évident que les plaisanciers naviguant sur une embarcation à voile recherche bien davantage ces attraits que les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur.

Tableau 29 : Les attraits naturels du fleuve Saint-Laurent

Catégorie #1		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
1	Attraits naturels du fleuve Saint-Laurent	2,20	,66	2,25	2,14	,117	2,43	1,97	,0
1.1	La faune et la flore intactes, non pollués (3)	2,40	,87	2,39	2,42	,76	2,54	2,22	,01
1.2	Les paysages sauvages, naturels, peu habités (1)	2,35	,78	2,37	2,36	,94	2,48	2,19	,001
1.3	Les grandes étendues de navigation (4)	2,35	,91	2,38	2,06	,004	2,38	2,07	,0
1.4	Les baleines et les autres animaux marins (6)	2,12	,99	2,11	2,07	,731	2,45	1,77	,0
1.5	L'eau salée, les marées, la mer, l'air salin, etc. (5)	1,9	1,10	1,99	1,78	,136	2,36	1,54	,0

Qualité des infrastructure et des services à la marina

La deuxième catégorie d'intérêts en importance pour la population plaisancière, présentée au tableau 30, réfère à la qualité des infrastructures et des services à la marina. Cette catégorie est dominée par l'intérêt spécifique portant sur la «qualité des équipements et des services offerts à la marina visitée» ainsi que le «coût des services à la marina visitée», et ce sans aucune différence significative entre les sexes.

Globalement, cette catégorie présente des différences quasi significatives entre les types de plaisancier puisque $p = 0,07$. D'ailleurs, plusieurs variables spécifiques présentent des différences significatives importantes. En effet, les plaisanciers naviguant à moteur accordent plus d'importance à la qualité des équipements et des services offerts à la marina visitée avec $p = 0,031$, à la proximité d'un centre urbain par rapport à la marina $p = 0,000$ et finalement, aux régions offrant des marinas rapprochées (proximités des marinas) $p = 0,029$.

Tableau 30 : Intérêts pour la qualité des infrastructures et des services à la marina

Catégorie #2		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
2.	Qualité des infrastructures et des services à la marina	2,15	,57	2,12	2,19	,277	2,04	2,20	0,07
2.1	La qualité des équipements et des services offerts à la marina visitée (18)	2,5	,74	2,43	2,57	,121	2,40	2,58	,031
2.2	Le coût des services à la marina visitée (19)	2,41	,81	2,39	2,43	,623	2,35	2,36	,923
2.3	Proximité de la marina de destination touristique (près d'une ville ou d'un village touristique) (17)	2,32	,79	2,26	2,4	,16	2,23	2,40	,066
2.4	La proximité d'un centre urbain par rapport à la marina (20)	2,08	,84	2,05	2,12	,53	1,89	2,33	,000
2.5	Des zones d'intérêts rapprochées ou regroupées (services, activités, attraits, etc.) (16)	1,93	,81	1,89	1,98	,36	1,90	1,83	,463
2.6	Les régions offrant des marinas rapprochées (proximité de plusieurs marinas) (24)	1,65	1	1,66	1,64	,873	1,54	1,81	,029

Les attraits récréatifs et divertissements

La troisième catégorie d'intérêt en importance réfère, tel que présenté au tableau 31, aux attraits récréatifs et aux divertissements. Celle-ci se caractérise par l'aménagement des sites d'accueil, notamment des espaces verts, des parcs et promenades, auxquels s'ajoute la présence d'attraits touristiques aux destinations choisies par la population plaisancière, et ce sans aucune différence significative entre les hommes et les femmes. Cependant, la proximité de la marina d'une région touristique ait une influence plus importante sur le choix d'une destination chez les femmes avec une différence quasi significative ($p = 0,059$).

Pour ce qui est des types de plaisancier, la grande catégorie est significativement plus importante pour les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur principalement en fonction de deux variables spécifiques: les aménagements paysagers des sites d'accueil ($p = 0,013$) et les attraits touristiques à destination ($p = 0,009$).

Tableau 31 : Les attraits récréatifs et de divertissements

Catégorie # 3		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
3.	Attraits récréatifs et divertissements	2,03	,62	2	2,10	,165	1,93	2,07	,046
3.1	Les aménagements paysagers des sites d'accueil (espaces verts, parcs, promenades, etc.) (10)	2,33	,79	2,34	2,43	,382	2,20	2,44	,013
3.2	Les attraits touristiques à destination (9)	2,23	,83	2,13	2,32	,059	2,10	2,36	,009
3.3	Des zones d'intérêts rapprochées ou regroupées (services, activités, attraits, etc.) (16)	1,87	,84	1,89	1,98	,358	1,90	1,82	,463
3.4	Les activités récréatives disponibles (pour soi, la famille, les enfants) (11)	1,60	,91	1,63	1,69	,534	1,52	1,68	,148

Les attraits culturels

De façon complémentaire aux attraits récréatifs et aux activités de divertissement, les attraits culturels se retrouvent au quatrième rang en importance sur cinq. Bien que cette catégorie soit globalement loin dans les préoccupations des plaisanciers lors d'un choix de destination, il demeure important de souligner que les résultats de cette catégorie, une fois analysés, sont très significativement différents entre les plaisanciers naviguant à voile et ceux naviguant à moteur seulement, et ce pour l'ensemble des énoncés. Le tableau 32 ci-dessous présente les résultats de ce constat.

En sous catégorie, il y a principalement les attraits patrimoniaux (petits villages de pêche, architecture, histoire, etc.), qui sont dans le cas des plaisanciers à voile, l'un des éléments les plus importants tous les sous énoncés d'intérêts confondus, de même que pour les attraits concernant les particularités culturelles des régions visitées.

Tableau 32 : Les attraits culturels

Catégorie # 4		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. total	écart type	Moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
4.	Attraits culturels	1,78	,75	1,75	1,88	,146	1,95	1,54	,001
4.1	Les attraits patrimoniaux (petits villages de pêche, architecture, histoire, etc.) (15)	2,01	,94	1,99	2,06	,576	2,27	1,75	0
4.2	Particularités culturelles de la région (12)	1,87	,84	1,83	1,98	,155	2,06	1,69	,000
4.3	Caractéristiques des résidents (13)	1,63	,89	1,64	1,73	,46	1,77	1,49	,009
4.4	Les attraits culturels (musées, galeries d'art, spectacles) (14)	1,56	,90	1,53	1,81	,015	1,76	1,38	,000

Les intérêts pour l'urbanité et la consommation (américanité)

La cinquième et dernière catégorie en importance telle que présentée au tableau 33, est les attraits relatifs à l'urbanité et à la consommation. Celle-ci souligne que le magasinage, les taux de change avantageux hors frontières canadiennes, les casinos, etc. sont des éléments d'intérêt très secondaires pour les plaisanciers dans le choix d'une destination.

Le seul intérêt déterminant, avec une moyenne très importante par ailleurs, réfère au choix de destinations ayant des plages, du sable en abondance et des eaux chaudes à offrir aux plaisanciers, et ce sans aucune différence significative entre les sexes. Cependant, une attention particulière doit être portée au fait que la quasi-totalité des énoncés d'intérêt est encore une fois significativement différente entre les types de plaisancier. La consommation, l'urbanité, les paysages urbains et peuplés, le taux de change avantageux du côté américain ainsi que la présence de casinos sont des intérêts encore plus bas chez les plaisanciers qui naviguent à voile.

Tableau 33 : Attraites urbanité et consommation (américanité)

Catégorie # 5		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig.	moy. V.	moy. M.	sig.
5	Attraites urbanité et consommation (américanité)	1,46	,85	1,39	1,53	,1	1,24	1,60	,000
5.1	La plage, le sable, l'eau chaude, le soleil et la baignade (8)	2,36	,83	2,37	2,48	,26	2,26	2,45	,053
5.2	Les possibilités de magasinage (21)	1,64	1,01	1,53	1,84	,016	1,43	1,64	,02
5.3	Les paysages urbains, peuplés (2)	1,48	,91	1,4	1,58	,134	1,29	1,66	,001
5.4	Les taux de change avantageux (23)	1,46	1,23	1,43	1,53	,539	1,21	1,70	,000
5.5	La frontière Canada/USA (22)	1,09	1,03	1,09	1,2	,378	,88	1,33	,000
5.6	La présence de casinos dans la région visitée (25)	,48	,76	,48	,54	,546	,34	,60	,004

Analyse et interprétation des résultats et des principaux constats de la partie 2 :

Intérêts reliés au nautisme de plaisance

Les intérêts reliés au nautisme de plaisance

Cette section des résultats amorce davantage l'analyse des attributs internes des plaisanciers. La notion des intérêts en loisir tel que présenté dans le cadre de référence, mais en regard d'une spécificité propre au nautisme de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents est abordée. Cette section présente donc les intérêts ou attraits du fleuve et des côtes du Saint-Laurent dans le choix d'une destination de plus de 24 heures.

En premier lieu, il ressort que le premier intérêt des plaisanciers qui naviguent sur le fleuve Saint-Laurent lors d'un voyage de 24 heures et plus est le fleuve lui-même. En effet, pour la population totale, ce qui détermine le choix d'une destination de plaisance sur le Saint-Laurent avec le plus d'importance est les attraits naturels que ce plan d'eau offre tel que:

une faune et une flore intactes, non pollués, des paysages sauvages et naturels ou peu habités, de grands étendus de navigation et dans une moindre mesure, les baleines et autres animaux marins. Ce dernier élément représentant davantage des attraits naturels situés à l'est du fleuve Saint-Laurent). Il existe cependant des différences notables entre les types de plaisancier. En fait, pour chacune des variables spécifiques composant cette catégorie, ces différences significatives précisent que les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement accordent significativement moins d'importance à ces attraits sans les rejeter complètement. D'ailleurs, cette grande catégorie d'intérêt, pour les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur se situe au 3^{ième} rang sur 5.

Consécutivement au constat relevé que la proportion d'embarcations à moteur seulement diminuait d'ouest en est pour des raisons d'adaptabilité moindre de leur embarcation dans le secteur Est du fleuve Saint-Laurent, il semble également évident que le choix même d'une embarcation réfère au type de navigation et aux intérêts personnels du plaisancier désirant faire de la navigation de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents.

En deuxième lieu dans ce qui rejoint prioritairement les intérêts des plaisanciers naviguant avec une embarcation à moteur seulement, il apparaît, à la lecture des tableaux de résultats, que la catégorie touchant la qualité des infrastructures et des services à la marina est la plus déterminante c'est-à-dire la qualité des équipements, la qualité des services, le coût des services, la proximité de la marina d'une destination touristique terrestre, la proximité d'un centre urbain et des zones d'intérêts rapprochés. De plus, s'agit de la deuxième catégorie d'attrait en importance pour les plaisanciers naviguant à voile.

En fait, après l'analyse des deux premières catégories d'intérêts, deux profils de plaisanciers se dessinent et de façon particulièrement significative. En effet, les plaisanciers naviguant sur embarcation à voile recherchent davantage le côté naturel du Saint-Laurent alors qu'il est manifeste que les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur recherchent davantage le côté développé ou aménagé des rives du fleuve Saint-Laurent et ses affluents.

En troisième lieu, les attraits dits « récréatif et de divertissements » revêtent une certaine importance et sont principalement marqués par la qualité des aménagements paysagers des sites d'accueil et les attraits touristiques principalement, mais de façon significativement plus importante chez les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur. Pour ce qui est des zones d'intérêt rapproché et des activités récréatives, l'intérêt y est moindre. Cela pourrait amener à conclure que la pratique nautique est à ce point prenante que le temps disponible lors des escales est davantage consacré au repos, au délassement et aux activités d'observation et de divertissement léger.

En quatrième et cinquième lieu, force de constater que l'intérêt y est moindre. Cependant, ces deux dernières catégories d'attraits sont intéressantes puisqu'elles font ressortir avec force, des différences significatives entre les types de plaisancier. En effet, la catégorie des attraits culturels est significativement moins importante pour les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement alors que les plaisanciers naviguant à voile semblent y accorder une importance plus appréciable et plus particulièrement concernant les attraits patrimoniaux et particularités culturelles des régions visitées. Plus encore, pour les plaisanciers navigants à voile, ces deux sous attraits de cette catégorie figurent dans les attributs spécifiques les plus importantes des 25 soumises dans le questionnaire. En définitive, les attraits culturels sont, à la lumière des résultats, d'un intérêt assez marqués chez les plaisanciers à naviguant à voile dans le choix d'une destination d'une durée de plus de 24 heures alors que pour les plaisanciers naviguant à moteur seulement, il s'agit d'intérêts secondaires.

Il en est sensiblement de même pour la dernière catégorie concernant les attraits relatifs à l'urbanité et à la consommation puisque globalement, ce sont les plaisanciers naviguant à voile qui la rejette bien plus que les plaisanciers naviguant avec une embarcation à moteur seulement. Il y a cependant une exception en ce qui concerne le sous attrait « plage, sable, soleil et baignade ».

En définitive, les intérêts susceptibles d'influencer le choix d'une destination peuvent, lorsqu'ils sont pris globalement pour tous les types de plaisancier, induire l'analyse en erreur puisqu'il y a de nombreuses différences significatives entre les plaisanciers naviguant à voile et les plaisanciers naviguant à moteur seulement. En fait, le classement par niveau d'importance des catégories d'intérêts est très différent lorsqu'il est pris par type de plaisancier. Le tableau 34 démontre bien les divergences entre les deux types de population en regard des grandes catégories d'intérêts.

Tableau 34: Le classement général des catégories d'intérêts selon les types de plaisancier

Rang des catégories	Plaisanciers à voile	Plaisanciers à moteur
1	Attraits naturels du fleuve Saint-Laurent (2,43)	Qualité des infrastructures et des services à la marina (2,20)
2	Qualité des infrastructures et des services à la marina (2,04)	Attraits récréatifs et divertissements (2,07)
3	Attraits récréatifs et divertissements (1,95)	Attraits naturels du fleuve Saint-Laurent (1,97)
4	Attraits culturels (1,93)	Attraits urbanité et consommation (américanité) (1,60)
5	Attraits urbanité et consommation (américanité) (1,24)	Attraits culturels (1,54)

Il en est de même pour les sous catégories d'intérêts prises sans égard à leur catégorie d'appartenance. Au 1^{er} rang en importance des intérêts pour l'ensemble de la population plaisancière, il y a la qualité des équipements et des services offerts à la marina visitée. Considéré par types de plaisancier, cet élément est le plus important pour les plaisanciers naviguant à moteur seulement tandis que les plaisanciers naviguant à voile accordent plus d'importance aux grandes étendues de navigation.

Appartenant à une autre catégorie d'intérêt, « la plage, le sable, l'eau chaude, le soleil et la baignade », « les coûts des services à la marina visitée » et « la faune, la flore intactes, non pollués » occupent ex æquo les 2^{ème} et 3^{ème} rang des intérêts les plus susceptibles d'influencer le choix d'une destination de plaisance pour tous les types de plaisancier. Cependant, pour les plaisanciers à voile, ce sont les intérêts « la faune et la flore intactes,

non pollués » et « les paysages sauvages, naturels, peu habités », et ce de façon égale, qui occupent le 2^{ième} rang. Pour les plaisanciers naviguant à moteur seulement, l'intérêt « les aménagements paysagers des sites d'accueil (espaces verts, parcs, promenades, etc.) » domine et se positionne au 2^{ième} rang.

Par ailleurs, la moyenne globale pour l'ensemble des 24 énoncés d'intérêt pour la population totale se situe à 1,90 sur 3. Il apparaît que les intérêts se situant en dessous de cette moyenne auraient un moins grand impact sur le choix d'une destination tandis que les intérêts situés en haut de cette moyenne auraient un plus grand impact (rang 1 à 13).

Pour ce qui est de la moyenne des intérêts par sexe, il ressort que l'intérêt moyen est plus important chez les femmes (1,96) que les chez hommes (1,90) et concernant les types de plaisancier, l'intérêt moyen est semblable avec 1,90 pour les plaisanciers à voile et 1,88 pour les plaisanciers à moteur seulement. Bien que la moyenne soit semblable entre les types de plaisancier, le choix des intérêts, pour chacune de ces deux sous populations à la base d'un choix de destination, est passablement différent. Le tableau 35 donne plus de détails.

Tableau 35 : Le classement général des intérêts spécifiques reliés au nautisme

Rangs	Intérêts spécifiques reliés au nautisme	Population totale		Sexe		Type de plaisancier	
		moy. totale	écart type	moy. Homme	moy. Femme	moy. Voile	moy. Moteur
1	La qualité des équipements et des services offerts à la marina visitée (18)	2,50	0,74	2,43	2,58	2,40	2,58
2	La faune et la flore intactes, non pollués (3)	2,38	0,88	2,39	2,43	2,54	2,23
3	La plage, le sable, l'eau chaude, le soleil et la baignade (8)	2,36	0,83	2,37	2,48	2,26	2,45
4	Le coût des services à la marina visitée (19)	2,36	0,81	2,39	2,44	2,35	2,36
5	Les aménagements paysagers des sites d'accueil (espaces verts, parcs, promenades, etc.) (10)	2,33	0,79	2,35	2,43	2,2	2,44
6	Les paysages sauvages, naturels, peu habités (1)	2,33	0,77	2,37	2,36	2,48	2,19
7	Proximité de la marina de destination touristique (près d'une ville ou d'un village touristique) (17)	2,32	0,79	2,26	2,40	2,23	2,40
8	Les attraits touristiques à destination (9)	2,24	0,84	2,13	2,32	2,10	2,06
9	Les grandes étendues de navigation (4)	2,22	0,90	2,38	2,06	2,38	2,06
10	La proximité d'un centre urbain par rapport à la marina (20)	2,11	0,84	2,05	2,12	1,88	2,32
11	Les baleines et les autres animaux marins (6)	2,1	0,95	2,11	2,07	2,45	1,77
12	Les attraits patrimoniaux (petits villages de pêche, architecture, histoire, etc.) (15)	2	0,94	1,99	2,06	2,27	1,75
13	L'eau salée, les marées, la mer, l'air salin, etc. (5)	1,94	1,10	1,99	1,78	2,36	1,54
14	Particularités culturelles de la région (12)	1,87	0,85	1,83	1,98	2,06	1,69
15	Des zones d'intérêts rapprochées ou regroupées (services, activités, attraits, etc.) (16)	1,86	0,81	1,89	1,98	1,90	1,83
16	Les régions offrant des marinas rapprochées (proximité de plusieurs marinas) (24)	1,68	0,89	1,66	1,64	1,55	1,81
17	Les possibilités de magasinage (21)	1,64	0,82	1,53	1,84	1,50	1,78
18	Caractéristiques des résidents (13)	1,63	0,90	1,64	1,73	1,78	1,48
19	Les activités récréatives disponibles (pour soi, la famille, les enfants) (11)	1,60	0,89	1,63	1,70	1,52	1,68
20	Les attraits culturels (musées, galeries d'art, spectacles) (14)	1,56	0,90	1,53	1,81	1,76	1,38
21	Les paysages urbains, peuplés (2)	1,49	0,90	1,41	1,58	1,29	1,66
22	Les taux de change avantageux (23)	1,47	1,24	1,43	1,53	1,28	1,72
23	La frontière Canada/USA (22)	1,1	1,03	1,09	1,20	0,83	1,35
24	La présence de casinos dans la région visitée (25)	0,48	0,79	0,48	0,54	0,34	0,60

Finalement, après vérification, le facteur «types de plaisancier» est plus discriminant que facteur « sexe » et même « régions de provenance » pour ce qui concerne les intérêts susceptibles d'influencer le plus le choix d'une destination d'une durée de plus de 24 heures.

Partie 3 : Les valeurs en nautisme (importance accordée et satisfaction)

L'analyse des valeurs en nautisme par rapport à l'importance

Cette troisième partie des résultats de l'enquête porte sur les valeurs en loisir que les plaisanciers accordent à la pratique du nautisme. Il est question d'évaluer le niveau d'importance que les plaisanciers accordent aux valeurs en loisir (ou des valeurs sous-jacentes à leur pratique nautique), et ce indépendamment du fait qu'ils les retrouvent ou non dans leur pratique nautique actuelle.

Par la suite, indépendamment du niveau d'importance attribué aux valeurs proposées, les plaisanciers ont identifié, lors de l'enquête, leur niveau de satisfaction en fonction de leur pratique nautique actuelle. En d'autres mots, le but est savoir dans quelle mesure leur pratique nautique actuelle permet de retrouver cette valeur ?

Échelle de mesure utilisée: les degrés d'importance et de satisfaction sont mesurés sur une échelle allant de (0) à (3); le (0) représente le niveau d'importance ou de satisfaction le plus bas et le (3) le niveau d'importance ou de satisfaction le plus élevé.

Des regroupements ou des échelles de valeurs, comme pour le chapitre précédent, ont été appliqués mais cette fois-ci, en huit catégories de valeur. Une analyse factorielle n'a pas été effectuée dans le cadre de cette enquête, puisque les regroupements étaient déjà effectués par Ouellet dans le cadre de ses recherches sur le profil en loisir. Le niveau d'homogénéité de ces échelles a été vérifié et les indices étaient suffisamment élevés confirmant ainsi qu'il n'était pas utile de remettre en question la composition des échelles pour la population à l'étude.

Au tableau 36, les coefficients alpha varient entre 0,55 et 0,89. Ce même tableau permet de voir le contenu des regroupements qui est identifié de la façon suivante: réalisation, ambiance, détente, originalité, santé, excitation, sécurité et reconnaissance.

Tableau 36 : Composition des échelles et indices d'homogénéité alpha des 8 échelles selon le niveau d'importance accordé

Échelles	Valeurs	Descriptions
1- Réalisation (alpha: 73)	1.1- implication	être pleinement absorbé(e) et concentré(e) par ce que vous faites. Fournir un effort personnel important et utiliser vos connaissances ainsi que vos capacités (1)
	1.2- épanouissement	apprendre des choses sur vous-même, développer votre potentiel et atteindre votre plein épanouissement (2)
	1.3- valorisation	augmenter votre estime de vous-même, réaliser des choses importantes qui vous tiennent à cœur et vous sentir compétent(e) et capable (3)
	1.4- dépassement	rechercher les défis, constamment tendre à l'amélioration de vos performances et vous surpasser (4)
	1.5- développement mental	être stimulé(e), apprendre, découvrir et développer vos capacités intellectuelles. Acquérir de nouvelles connaissances (5)
	1.6- altruisme	apporter votre collaboration à des projets communs, aider les autres plaisanciers, contribuer au bien-être des autres (6)
2- Ambiance (alpha: 83)	2.1- milieu social	vous retrouver en bonne compagnie, connaître de nouvelles personnes et être dans des endroits animés; ambiance agréable (7)
	2.2- relations personnelles	vous retrouver avec vos proches, vos amis, les gens que vous aimez bien et développer de nouvelles amitiés vraies et durables (8)
	2.3- plaisir	avoir beaucoup de plaisir, avoir du bon temps, vous divertir (9)
	2.4- milieu physique	vous retrouver dans un milieu physique agréable (10)
3 – Détente (alpha: 65)	3.1- détente	être dans le calme et la tranquillité, relaxer et vous détendre complètement (11)
	3.2- solitude	être isolé(e), seul(e), à l'écart des autres (12)
	3.3- évasion	délaisser le quotidien, vos obligations, vous éloigner de vos proches et autres personnes que vous connaissez (13)
	3.4- nature	être en contact avec la nature (14)
4 – Originalité (alpha: 89)	4.1- spontanéité	exprimer ce que vous ressentez, être spontané(e), agir de façon originale et personnelle sans crainte d'être jugé(e) ou évalué(e) (15)
	4.2- créativité	vous servir de votre imagination, être créatif(ve) et être dans un monde de fantaisie (16)
	4.3- changement	découvrir l'inconnu et vous retrouver dans des situations nouvelles (17)
	4.4- autonomie	être indépendant, agir comme vous l'entendez, avoir une grande liberté d'action (18)
5 – Santé (alpha: 55)	5.1- santé & bien-être	refaire le plein d'énergie, vous reposer des tensions habituelles (19)
	5.2- forme physique	maintenir et développer vos capacités physiques (20)

Tableau 36 : Composition des échelles et indices d'homogénéité alpha des 8 échelles selon le niveau d'importance accordé (suite)

Échelles	Valeurs	Descriptions
6 – Excitation (alpha: 77)	6.1- émotions fortes	obtenir beaucoup d'émotions fortes, être excité(e) par la vitesse (21)
	6.2- danger	être en contact avec le danger, prendre des risques (22)
	6.3- effort physique	faire des efforts physiques très exigeants, vous épuiser (23)
7- Sécurité (alpha: 73)	7.1- structuration	être dans des endroits bien aménagés, participer à des activités bien organisées, être informé(e) et dirigé(e) par des gens compétents (24)
	7.2- familiarité	être dans des situations connues et familières, être avec votre famille et vos amis (25)
	7.3- appartenance	avoir un groupe d'appartenance, être dans un groupe où vous êtes apprécié(e) (26)
8- Reconnais- sance (alpha: 73)	8.1- récompense	vous mériter des honneurs et des trophées, faire des rencontres qui pourraient être utiles (27)
	8.2- prestige	bien paraître aux yeux des autres, avoir une bonne réputation, rencontrer des gens importants et connus (29)
	8.3- influence	exercer une influence sur les autres (30)
	8.4- compétition	vous mesurer et vous comparer aux autres (31)

La moyenne globale d'une échelle est calculée à partir de la réponse donnée aux questions entre 0 et 3, composant les regroupements ou catégories de valeurs et ce, en fonction du niveau d'importance qui leur a été accordé par les plaisanciers dans le cadre de leur pratique nautique et non pas en fonction du niveau de satisfaction, lequel sera traité ultérieurement dans ce chapitre. Comme dans le chapitre précédent, les regroupements de valeurs sont par la suite présentés par ordre d'importance les uns par rapport aux autres. Chacune des valeurs spécifiques est également présentée par ordre d'importance, l'une par rapport à l'autre, mais à l'intérieur de son regroupement de valeurs.

Pour chacune des catégories, les données sont présentées en regard de la population totale, du sexe et du type d'embarcation utilisée. Lorsque présenté, le classement général des catégories de valeurs et des valeurs spécifiques est établi en fonction des données sur la population totale.

Les tableaux qui suivent ne présentent pas le nombre de répondants pour chaque catégorie ou sous-catégorie de valeurs pour des raisons d'aménagement d'information. Par ailleurs, les différences de fréquence sont minimales d'une variable à l'autre comme le montrent les intervalles de fréquences suivants :

- * *Population totale: min. 245, max. 247*
- * *Sexe: Homme: min. 132, max. 134; Femme: min. 112, max. 115*
- * *Type de bateau: Voile : min. 135 ; max. 140 , Moteur : min.148, max. 152*

Le tableau 37 présente la synthèse des grandes catégories de valeur avant leur présentation avec les sous-catégories les composants.

Tableau 37 : Synthèse des grandes catégories de valeur

Les grandes catégories de valeur		Population totale		Sexe			Type d'embarcation		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig.	moy. V.	moy. M.	sig.
1	Ambiance	2,57	,43	2,54	2,59	,305	2,48	2,60	,019
2	Santé	2,45	,58	2,43	2,47	,597	2,42	2,37	,277
3	Réalisation	2,26	,58	2,33	2,17	,035	2,28	2,17	,149
4	Détente	2,23	,57	2,23	2,21	,79	2,34	2,08	,0
5	Originalité	2,17	,58	2,17	2,17	,99	2,23	2,06	,017
6	Sécurité	1,64	,8	1,58	1,69	,288	1,44	1,75	,001
7	Reconnaissance	,92	,72	1	,82	,054	,79	,96	,45
8	Excitation	,77	,73	,89	,64	,008	,92	,53	,000

Les valeurs prédominantes : L'ambiance et la santé

Les résultats observés, quant à l'importance accordée aux valeurs associées à la pratique du nautisme pour la population totale et selon la structure de classification utilisée, démontrent de façon importante (dû à l'écart les séparant des catégories suivantes) que les catégories de valeurs portant sur «l'ambiance» et sur «la santé» sont en tête de liste et ce, sans égard au sexe et au type de plaisanciers puisque aucune différence significative n'apparaît entre ces différents facteurs.

Au tableau 38, la recherche d'un milieu physique de qualité est en tête de liste suivi par la recherche du plaisir, mais de façon significativement plus importante chez les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement ($p=0,003$). Les relations personnelles, c'est-à-dire se retrouver avec ses proches, ses amis, etc. et le milieu social, comme être dans un endroit animé et agréable, sont également des attributs psychologiques très importants pour les plaisanciers.

Tableau 38 : Ambiance

Catégorie # 1		Population totale		Sexe			Type d'embarcation		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig.	moy. V.	moy. M.	sig.
	Ambiance	2,57	,43	2,54	2,59	,305	2,48	2,60	,019
1.1	milieu physique (10)	2,64	,56	2,65	2,7	,564	2,67	2,69	,78
1.2	plaisir (9)	2,63	,52	2,6	2,68	,265	2,52	2,73	,003
1.3	relations personnelles (8)	2,52	,66	2,53	2,62	,286	2,47	2,57	,247
1.4	milieu social (7)	2,39	,74	2,36	2,41	,583	2,27	2,44	,65

Au tableau 39, le sous élément de la santé et du bien-être ressort avec force dépassant même les sous éléments de la catégorie de valeur précédente avec une moyenne de 2,71 sur 3. Par ailleurs, une différence significative ressort entre les plaisanciers en ce qui concerne le sous élément de la forme physique. En effet, les plaisanciers naviguant à voile y accordent beaucoup plus d'importance.

Tableau 39 : Santé

Catégorie # 3		Population totale		Sexe			Type d'embarcation		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Santé	2,45	,58	2,43	2,47	,597	2,42	2,37	,277
3.1	santé & bien-être (19)	2,71	,57	2,69	2,72	,689	2,65	2,74	,299
3.2	forme physique (20)	2,20	,79	2,17	2,24	,489	2,30	2,00	,026

Les valeurs importantes : la réalisation, la détente et l'originalité

Les troisième, quatrième et même cinquième catégories de valeurs suivantes sont d'une importance relativement semblable, les moyennes variant entre 2.17 et 2.26. L'importance accordée aux valeurs portant la réalisation de soi s'observe au tableau 40, la détente au tableau 41, et l'originalité au tableau 42.

Ce qui retient l'attention sur l'ensemble de ces catégories de valeurs, ce sont les valeurs prises individuellement qui se démarquent de l'ensemble ainsi que les différences significatives entre les sexes et les types de plaisancier. Ces observations sont, par ailleurs, peu fréquentes, contrairement à ce qui a été observé lors de l'analyse des intérêts reliés au nautisme.

Pour ce qui est de la grande valeur « réalisation » au tableau 40, les hommes, de façon générale, accordent plus d'importance à ces valeurs, notamment en ce qui concerne l'implication et le dépassement. Notons également que les valeurs spécifiques sont plus importantes pour les plaisanciers naviguant à voile, à l'exception de la valeur spécifique « altruisme » qui est significativement plus importante chez les plaisanciers avec une embarcation à moteur seulement ($p = 0,029$).

Tableau 40 : Réalisation

Catégorie # 2		Population totale		Sexe			Type d'embarcation		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Réalisation	2,26	,58	2,33	2,17	,035	2,28	2,17	,149
2.1	valorisation (3)	2,47	,71	2,52	2,39	,174	2,46	2,35	,252
2.2	épanouissement (2)	2,43	,65	2,42	2,43	,939	2,45	2,34	,225
2.3	développement mental (5)	2,35	,76	2,4	2,29	,052	2,40	2,26	,168
2.4	implication (1)	2,33	,82	2,45	2,2	,015	2,36	2,22	,189
2.5	altruisme (6)	2,21	,83	2,31	2,10	,058	2,02	2,25	,029
2.6	dépassement (4)	1,84	,88	1,96	1,7	,020	2,00	1,68	,005

Au tableau 41, une importance marquée ressort pour la valeur spécifique en loisir associée à la détente (la recherche du calme et de la tranquillité) avec un niveau d'importance la situant même comme étant la valeur la plus importante de l'ensemble des valeurs prises individuellement, et ce juste avant le sous élément de la santé et du bien être. Fait important, la catégorie de valeur «détente» se présente de façon très significativement différente entre les plaisanciers; les plaisanciers à voile y accordent beaucoup plus d'importance ($p=0,000$).

Également, la valeur associée à la solitude, telle que présentée, est la plus en retrait pour la population totale mais davantage encore pour les plaisanciers ayant une embarcation à moteur, et ce de façon significativement différente ($p=0,000$).

Tableau 41 : Détente

Catégorie # 4		Population totale		Sexe			Type d'embarcation		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Détente	2,23	,57	2,23	2,21	,79	2,34	2,08	,0
4.1	détente (11)	2,72	,57	2,71	2,72	,92	2,73	2,70	,75
4.2	nature (14)	2,45	,76	2,46	2,43	,83	2,52	2,30	,024
4.3	évasion (13)	2,17	,89	2,17	2,18	,898	2,28	2,03	,015
4.4	solitude (12)	1,62	,85	1,66	1,58	,53	1,79	1,37	,0

Au tableau 42 portant sur la valeur spécifique de l'« originalité », la recherche d'autonomie se distingue tout de même avec une des moyennes spécifiques les plus élevées, et ce pour l'ensemble de la population. Comme autre élément intéressant de cette catégorie, une différence significative apparaît en ce qui a trait au sous élément de la créativité entre les types de plaisanciers avec $p=0,001$. En effet, les plaisanciers naviguant à voile recherchent davantage la créativité dans leur pratique nautique, à se servir de leur imagination et être dans un monde fantaisiste que les plaisanciers qui naviguent à moteur seulement.

Tableau 42 : Originalité

Catégorie # 5		Population totale		Sexe			Type d'embarcation		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Originalité	2,17	,58	2,17	2,17	,99	2,23	2,06	,017
5.1	autonomie (18)	2,56	,67	2,59	2,52	,437	2,55	2,42	,166
5.2	spontanéité (15)	2,24	,78	2,13	2,37	,019	2,26	2,13	,186
5.3	changement (17)	2,07	,85	2,12	2,08	,298	2,17	2,03	,174
5.4	créativité (16)	1,83	,9	1,8	1,9	,512	2	1,62	,001

Les valeurs les moins importantes, sécurité, reconnaissance et excitation

Les dernières catégories de valeurs (la sécurité, la reconnaissance et l'excitation) sont intéressantes dans la mesure où il ressort qu'elles ont des moyennes peu élevées, c'est-à-dire qu'elles se situent toujours sous la barre de 2.0 en importance et même, dans plusieurs cas, qu'elles ne dépassent pas 1.0 en importance.

Le tableau 43 portant sur la catégorie « Sécurité », définie en termes de familiarité, de structuration et d'appartenance, démontre que les plaisanciers à voile retiennent moins dans leurs valeurs ces éléments. Malgré cela, le tout ne se présente pas de façon uniforme entre les types de plaisancier. En effet, il apparaît que toutes les sous valeurs de cette catégories sont encore moins importantes pour les plaisanciers naviguant à voile, et ce de façon significative sauf pour ce qui est de la sous valeur « structuration ».

Tableau 43 : Sécurité

Catégorie # 6		Population totale		Sexe			Type d'embarcation		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Sécurité	1,64	,8	1,58	1,69	,288	1,44	1,75	,001
6.1	Familiarité (25)	1,8	,93	1,74	1,84	,419	1,52	1,96	,000
6.2	Appartenance (26)	1,7	1	1,71	1,69	,889	1,51	1,79	,02
6.3	Structuration (24)	1,41	1,11	1,29	1,55	,065	1,27	1,51	,07

Au tableau 44, les notions de «récompense», de faire partie d'un «club sélect», la recherche du «bien paraître», du «prestige personnel» et du «pouvoir d'influence» sont, selon les données collectées, des valeurs peu considérées dans les attentes des plaisanciers et ce, sans aucune différence significative entre les types de plaisancier et les sexes. Il y a une exception en ce qui concerne le volet compétition où le constat est que les hommes recherchent davantage à se mesurer aux autres. Il n'est cependant pas possible de qualifier le type de compétition dont il s'agirait. Serait-ce le plaisir de la compétition entre deux barreaux cherchant à passer l'un devant l'autre ? Par ailleurs, il a été possible de constater qu'il y a une différence significative entre les types de plaisancier puisque les plaisanciers naviguant à voile rejettent davantage la notion de prestige dans leur pratique nautique avec $p = 0,001$.

Tableau 44 : Reconnaissance

Catégorie # 7		Population totale		Sexe			Type d'embarcation		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Reconnaissance	,92	,72	1	,82	,054	,79	,96	,45
8.1	Prestige (28)	1,05	1,05	1,08	1,03	,7	,80	1,21	,001
8.2	Influence (29)	1,02	,95	1,12	,93	,062	,91	1	,405
8.3	Récompense (27)	,84	,89	,87	,81	,543	,68	,95	,011
8.4	Compétition (30)	,76	,92	,93	,56	,001	,76	,68	,451

Au tableau 45, la valeur « Excitation » se distingue par sa position la plus basse pour l'ensemble des catégories de valeur. Par ailleurs, c'est la valeur présentant plusieurs différences significatives entre les types de plaisancier. Les plaisanciers naviguant à voile recherchent dans une plus grande mesure toutes les valeurs faisant partie de cette catégorie. Ces différences significatives se retrouvent également entre les hommes et les femmes ; les hommes recherchent plus que les femmes ces valeurs, en particulier, les émotions fortes et le danger.

Tableau 45 : Excitation

Catégorie # 8		Population totale		Sexe			Type d'embarcation		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Excitation	,77	,73	,89	,64	,008	,92	,53	,000
7.1	émotions fortes (21)	1,05	1	1,22	,87	,007	1,18	,80	,001
7.2	danger (22)	,57	,73	,69	,43	,011	,73	,37	,000
7.3	effort physique (23)	,7	,87	,78	,61	,119	,85	,46	,000

Pour terminer avec le niveau d'importance, le tableau 46 présente, de façon synthèse, la classification générale des catégories de valeurs en fonction des types de plaisancier.

Tableau 46 : Classement général des catégories de valeurs selon les types de plaisancier

Rang des catégories	Plaisanciers à voile	Plaisanciers à moteur
1	Ambiance (2,48)	Ambiance (2,60)
2	Santé (2,44)	Santé (2,38)
3	Détente (2,34)	Réalisation (2,17)
4	Réalisation (2,28)	Détente (2,08)
5	Originalité (2,23)	Originalité (2,06)
6	Sécurité (1,44)	Sécurité (1,75)
7	Excitation (,92)	Reconnaissance (,96)
8	Reconnaissance (,79)	Excitation (,53)

Analyse des valeurs en nautisme par rapport à la satisfaction

Cette section abordera le degré de satisfaction en fonction du niveau d'importance préalablement accordé à chacune des valeurs proposées aux répondants. Pour un rappel du cadre de référence utilisé, veuillez vous référer au chapitre 2.

Les graphiques présentés expriment la répartition du couple importance/satisfaction des énoncés de valeurs ou des attributs psychologiques pour la population totale, par sexe et par type de plaisancier. Les numéros qui apparaissent dans les graphiques des pages suivantes réfèrent aux attributs tels que présentés au début de cette partie des résultats (partie 3) tel qu'utilisé depuis le début de la présentation des données sur les valeurs en nautisme.

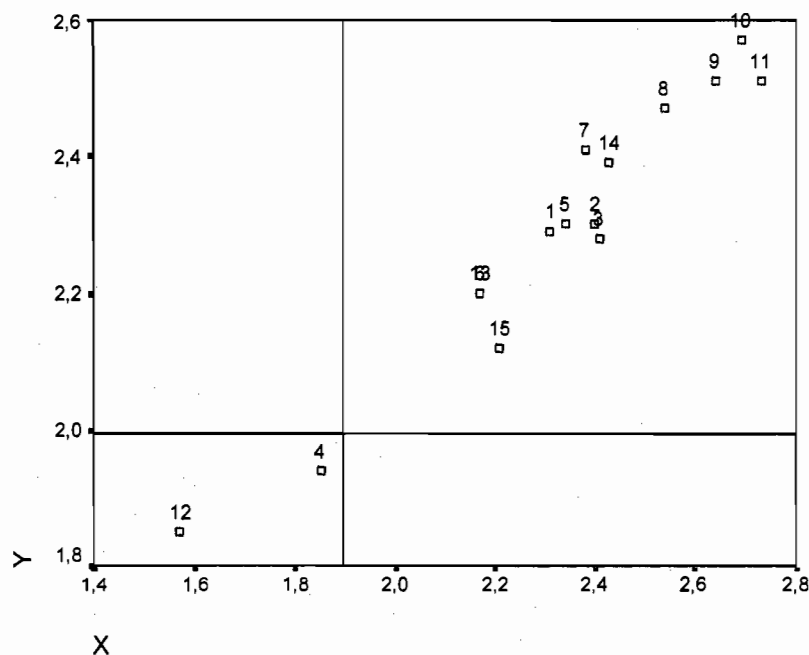
Les énoncés ou attributs de chaque critère discriminant ont été présentés en deux séries, 1 à 15 et 16 à 30, sur deux graphiques. Le but est d'éviter de trop charger un seul graphique et rendre la lecture des résultats encore plus difficile.

Dans toutes les situations (pour la population totale, par sexe et par types de plaisancier), il y a une concentration des valeurs proposées sous forme linéaire touchant presque uniquement les quadrants 1 et 3. Autres constantes, le niveau de satisfaction moyen est toujours supérieur au niveau d'attente. Ceci démontre que, de façon générale, la pratique nautique des plaisanciers est à la hauteur de leurs attentes.

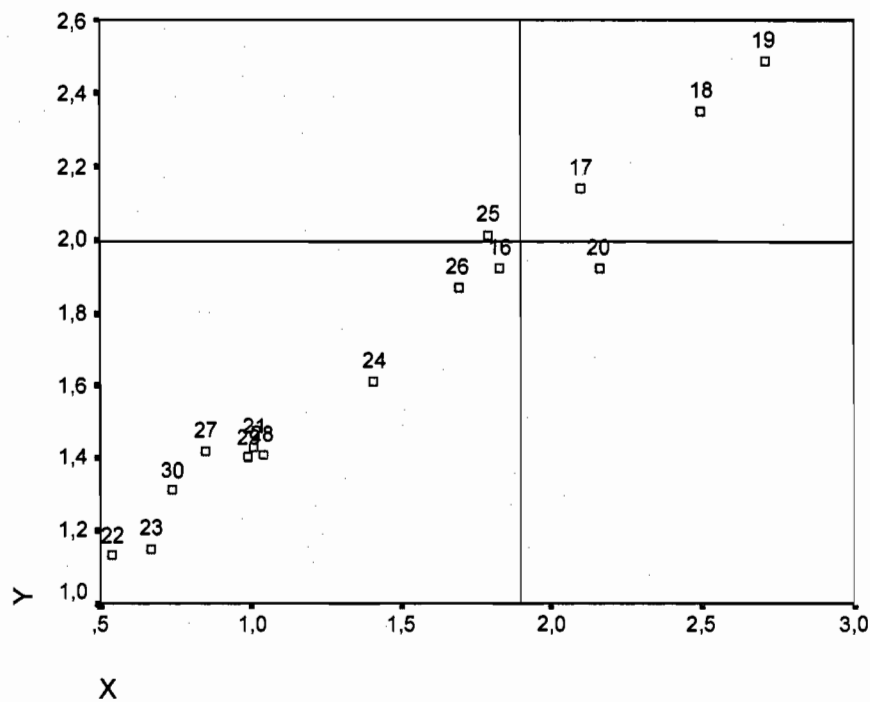
Les valeurs selon la population totale

Les graphiques 1 et 2 présentent les résultats pour la population totale. La moyenne du facteur importance ou de la situation souhaitée est de 1,90 et la moyenne du facteur satisfaction ou de situation actuelle est de 2,00.

Graphique 1 : Les valeurs en nautisme - population totale (énoncés 1 à 15)



Graphique 2 : Les valeurs en nautisme - population totale (énoncés 16 à 30)



Ce qui se dégage comme tendance lourde pour la population totale est que la quasi totalité des attributs psychologiques recherchés est comblée ou satisfaite par la pratique nautique actuelle des plaisanciers. Le tableau 47 démontre ces tendances correspondantes au contenu du quadrant n° 1 des graphiques 1 et 2.

Tableau 47 : Valeurs du quadrant no 1 pour la population totale

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>	No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
1	Implication: 2,31 / 2,29	10	Milieu physique: 2,69 / 2,57
2	Épanouissement: 2,4 / 2,3	11	Détente: 2,73 / 2,51 (11)
3	Valorisation: 2,41 / 2,38	13	Évasion: 2,17 / 2,20
5	Développement mental: 2,34 / 2,30	14	Nature: 2,42 / 2,49
6	Altruisme: 2,17 / 2,20	15	Spontanéité: 2,21 / 2,12
7	Milieu social: 2,38 / 2,41	17	Changement: 2,10 / 2,14
8	Relations personnelles: 2,54 / 2,47	18	Autonomie: 2,50 / 2,35
9	Plaisir: 2,64 / 2,49	19	Santé et bien-être: 2,71 / 2,49

La seule valeur pour la population totale, identifiée au tableau 48 référant au quadrant n° 2 des graphiques 1 et 2 qui ressort comme besoin critique dans le cadre de la pratique nautique des plaisanciers réfère à la forme physique. Il est cependant important de porter une attention particulière aux variables discriminantes où il est en effet possible d'observer des différences significatives, notamment entre les sexes et les types de plaisancier.

Tableau 48 : Valeur du quadrant n° 2 pour la population totale

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
20	La forme physique : 2,16 / 1,92

D'autre part, le tableau 49 référant au quadrant n° 3 des graphiques 1 et 2 regroupe les attributs ayant peu ou pas d'importance et étant considérés insatisfaisants dans les attentes des plaisanciers. Les plaisanciers ne recherchent pas, de façon générale, la solitude, le dépassement, la créativité, les émotions fortes, l'appartenance et le prestige pour en nommer que quelques unes.

Tableau 49 : Valeurs du quadrant n° 3 pour la population totale

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>	No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
4	Dépassement:1,85 / 1,94	26	Appartenance: 1,69 / 1,87
12	Solitude:1,57 / 1,85	27	Récompense: ,85 / 1,43
16	Créativité: 1,83 / 1,92	28	Prestige:1,04 / 1,41
21	Émotions fortes: 1,01 / 1,43	29	Influence: ,99 / 1,40
22	Danger : ,54 / 1,13	30	Compétition: ,74 / 1,31
23	Effort physique: ,67 / 1,15	26	Appartenance: 1,69 / 1,87
24	Structuration:1,41 / 1,61		

Finalement, le tableau 50 référant au quadrant n° 4 des graphiques 1 et 2 ne présente qu'une seule valeur à laquelle les plaisanciers accordent peu d'importance, mais restent tout de même satisfaits : la familiarité. Cette valeur a donc un faible besoin d'être satisfait dans le cadre de la pratique nautique des plaisanciers. Il est à noter que seuls les résultats de la population totale présentent une valeur dans le quadrant 4 qui est par ailleurs assez près de la moyenne Y.

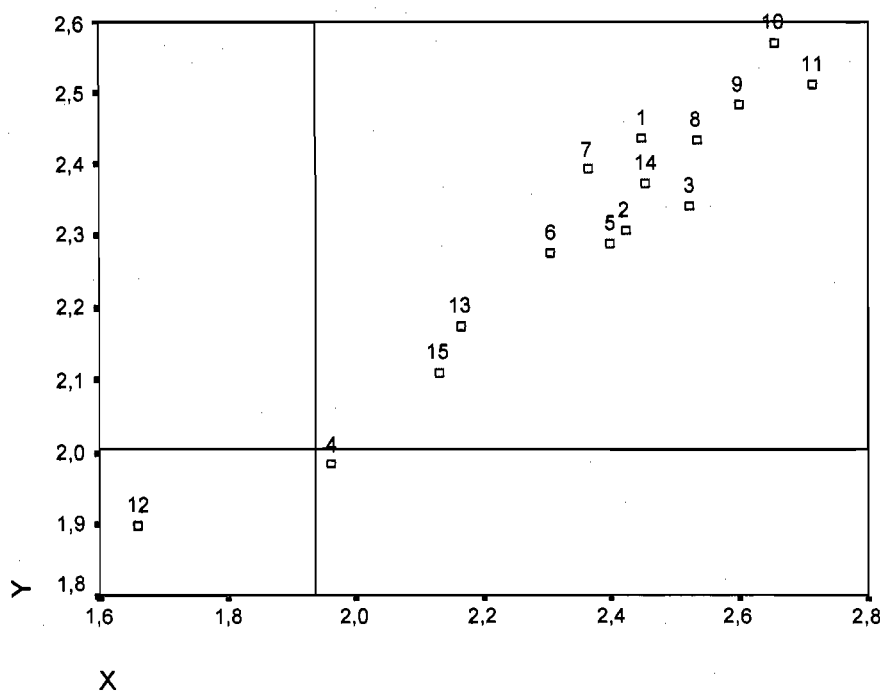
Tableau 50 : Valeur du quadrant n° 4 pour la population totale

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
25	familiarité : 1,79 / 2,01

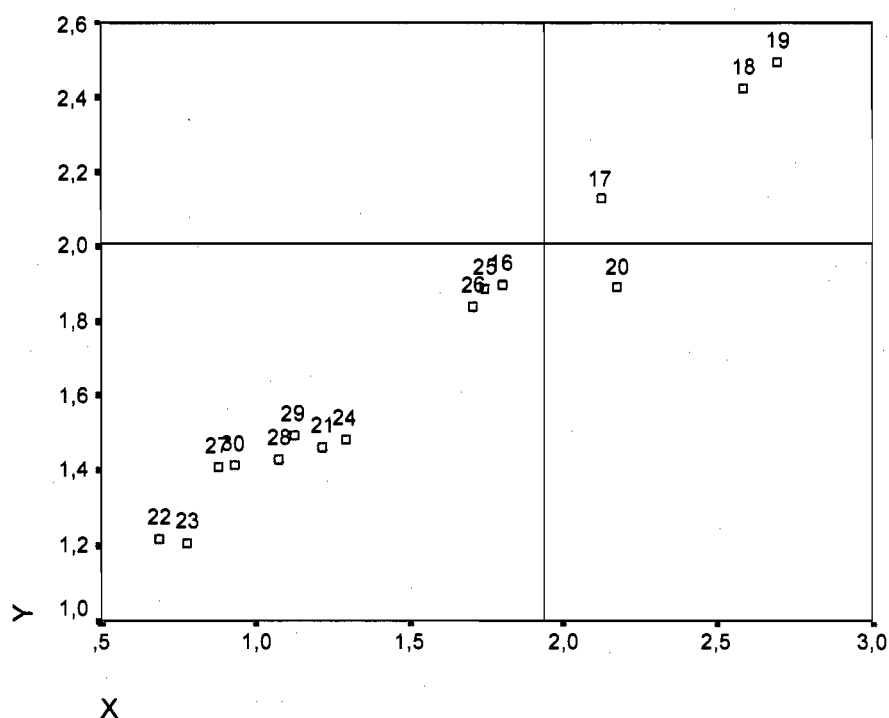
Les valeurs selon le sexe - hommes

Les graphiques 3 et 4 présentent les résultats pour les hommes. La moyenne du facteur importance ou de la situation souhaitée est de 1,94 et la moyenne du facteur satisfaction ou situation actuelle est de 2,00.

Graphique 3 : Valeurs en nautisme - hommes (énoncés 1 à 15)



Graphique 4 : Valeurs en nautisme - hommes (énoncés 16 à 30)



Le tableau 51 présente le contenu du quadrant n° 1 des graphiques 3 et 4 pour les plaisanciers hommes seulement.

Tableau 51 : Valeurs du quadrant n° 1 - hommes

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>	No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
1	Implication: 2,45 / 2,44	10	Milieu physique: 2,65 / 2,57
2	Épanouissement: 2,42 / 2,31	11	Détente: 2,71 / 2,51
3	Valorisation: 2,52 / 2,34	13	Évasion: 2,17 / 2,17
5	Développement mental: 2,40 / 2,29	14	Nature: 2,45 / 2,37
6	Altruisme: 2,31 / 2,27	15	Spontanéité: 2,13 / 2,11
7	Milieu social: 2,36 / 2,39	17	Changement: 2,12 / 2,13
8	Relations personnelles: 2,53 / 2,43	18	Autonomie: 2,59 / 2,42
9	Plaisir: 2,60 / 2,48	19	Santé et bien-être: 2,70 / 2,50

Le tableau 52 présente le contenu du quadrant n° 2 des graphiques 3 et 4 pour les plaisanciers hommes seulement. Comme élément de nouveauté par rapport aux résultats de la population totale, les hommes ont un besoin de dépassement personnel et un besoin non répondu de mise en forme physique dans le cadre de leur pratique nautique.

Tableau 52 : Valeurs du quadrant n° 2 – hommes

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
4	Dépassement: 1,96 / 1,98
20	Forme physique: 2,18 / 1,89

Le tableau 53 présente le contenu du quadrant no 3 des graphiques 3 et 4 pour les plaisanciers hommes seulement. Il est à noter qu'il n'y aucune valeur identifiée dans le quadrant no 4.

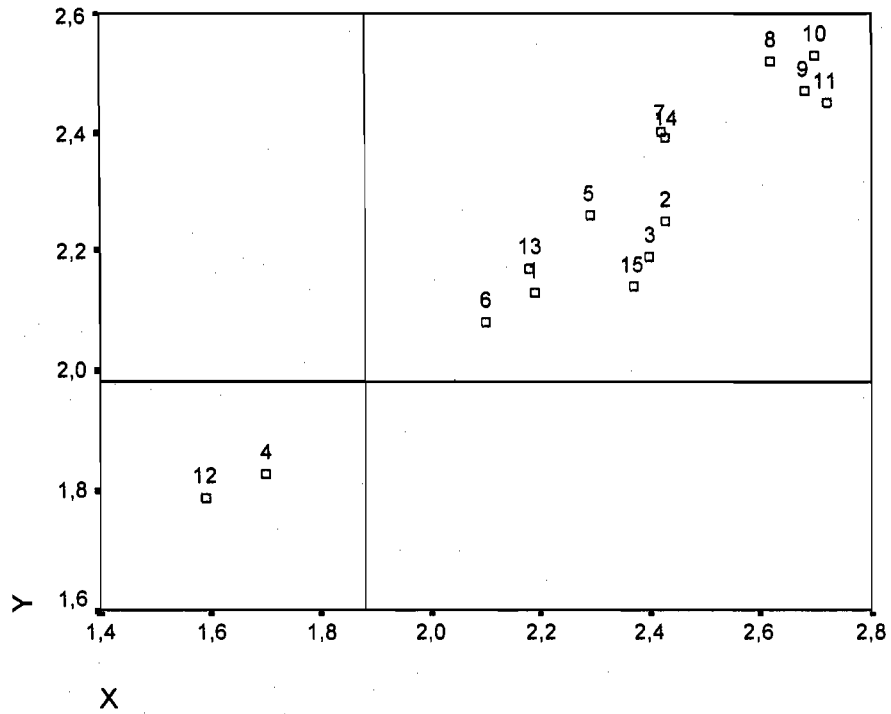
Tableau 53 : Valeurs du quadrant n° 3 – hommes

o.	<u>Valeurs (X / Y)</u>	No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
12	Solitude:1,66 / 1,90	25	Familiarité: 1,74 / 1,89
16	Créativité:1,80 / 1,90	26	Appartenance:1,71 / 1,84
21	Émotions fortes: 1,22 / 1,46	27	Récompense: ,88 / 1,41
22	Danger: ,69 / 1,22	28	Prestige:1,08 / 1,43
23	Effort physique: ,78 / 1,20	29	Influence: 1,13 / 1,49
24	Structuration: 1,29 / 1,48	30	Compétition:,93 / 1,41

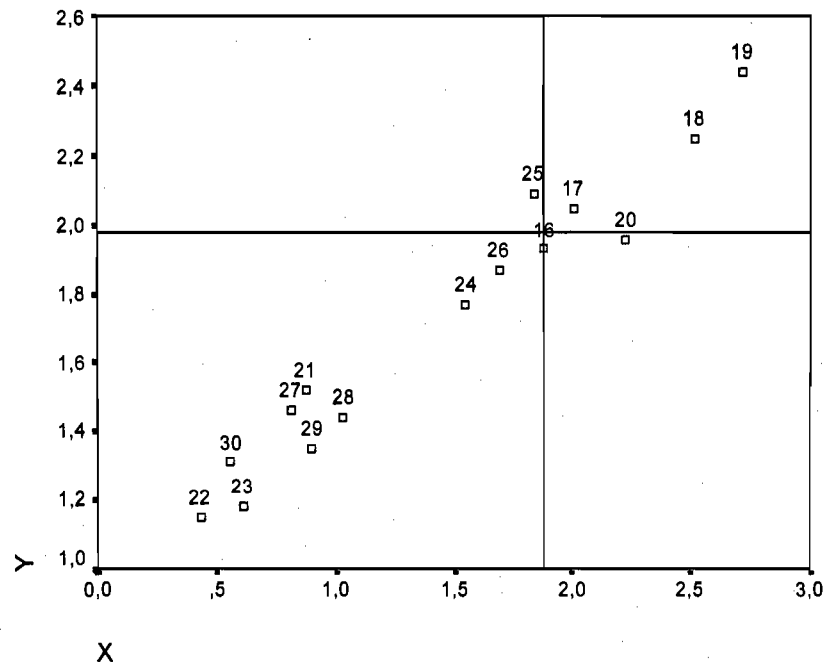
Les valeurs selon le sexe - femmes

Les graphiques 5 et 6 présentent les résultats pour les femmes. La moyenne du facteur importance ou de la situation souhaitée est de 1,88 et la moyenne du facteur satisfaction ou situation actuelle est de 1,98.

Graphique 5 : Valeurs en nautisme - femmes (énoncés 1 à 15)



Graphique 6 : Valeurs en nautisme - femmes (énoncés 16 à 30)



Le tableau 54 présente le contenu du quadrant n° 1 des graphiques 5 et 6 pour les plaisanciers femmes seulement.

Tableau 54 : Valeurs du quadrant n° 1 - femmes

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>	No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
1	Implication: 2,19 / 2,13	10	Milieu physique: 2,70 / 2,53
2	Épanouissement : 2,43 / 2,25	11	Détente: 2,72 / 2,45
3	Valorisation: 2,40 / 2,19	13	Évasion: 2,18 / 2,17
5	Développement mental: 2,29 / 2,26	14	Nature: 2,43 / 2,39
6	Altruisme: 2,10 / 2,08	15	Spontanéité: 2,37 / 2,14
7	Milieu social: 2,42 / 2,40	17	Changement: 2,01 / 2,05
8	Relations personnelles: 2,62 / 2,52	18	Autonomie: 2,52 / 2,25
9	Plaisir: 2,68 / 2,47	19	Santé et bien-être: 2,72 / 2,44).

Le tableau 55 présente le contenu du quadrant n° 2 des graphiques 5 et 6 pour les plaisanciers femmes seulement. Elles ont également un besoin important non satisfait ayant trait à la forme physique. Il faut ajouter qu'à la différence des hommes, les femmes ont un besoin non satisfait ayant trait à la créativité plutôt qu'au dépassement dans le cadre de leur pratique nautique. Ce dernier élément est, pour les hommes, dans le quadrant n° 3, et représente pour eux un besoin non important et non satisfaisant.

Tableau 55 : Valeurs du quadrant n° 2 – femmes

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
16	Créativité: 1,88 / 1,93
20	Forme physique: 2,23 / 1,96

Le tableau 56 présente le contenu du quadrant n° 3 des graphiques 5 et 6 pour les plaisanciers femmes seulement.

Tableau 56 : Valeurs du quadrant n° 3 – femmes

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>	No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
4	Dépassement: 1,70 / 1,83	26	Appartenance: 1,69 / 1,87
12	Solitude: 1,59 / 1,79	27	Récompense: 0,81 / 1,46
21	Émotions fortes: 0,87 / 1,52	28	Prestige: 1,03 / 1,44
22	Danger: 0,43 / 1,15	29	Influence: 0,90 / 1,35
23	Effort physique: 0,61 / 1,18	30	Compétition: 0,56 / 1,31
24	Structuration: 1,55 / 1,77		

Le tableau 57 présente le contenu du quadrant n° 4 des graphiques 5 et 6 pour les plaisanciers femmes seulement.

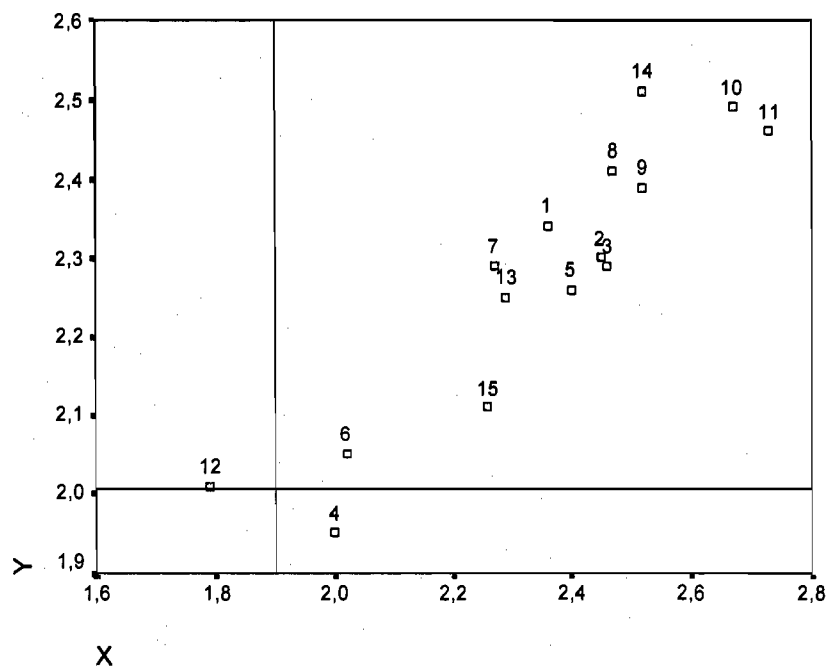
Tableau 57 : Valeurs du quadrant n° 4– femmes

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
25	Familiarité: 1,84/2,09

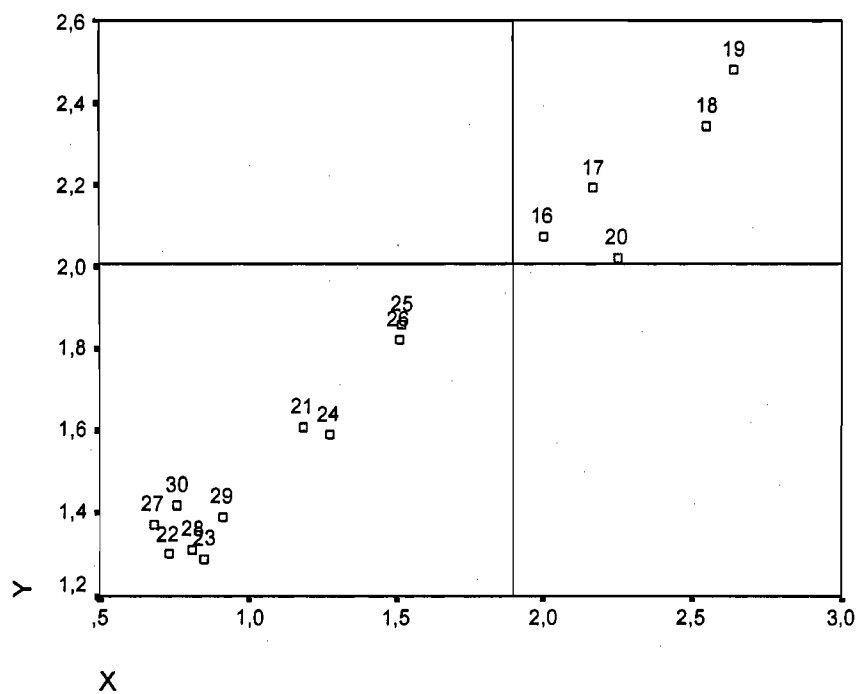
Les valeurs par types de plaisancier – Embarcation à voile

Les graphiques 7 et 8 présentent les résultats pour les plaisanciers naviguant avec une embarcation à voile. La moyenne du facteur importance ou de la situation souhaitée est de 1,88 et la moyenne du facteur satisfaction ou situation actuelle est de 1,98.

Graphique 7 : Valeurs en nautisme - plaisanciers naviguant à voile (énoncés 1 à 15)



Graphique 8 : Valeurs en nautisme - plaisanciers naviguant à voile (énoncés 16 à 30)



Le tableau 58 présente le contenu du quadrant n° 1 des graphiques 7 et 8 pour les plaisanciers naviguant sur une embarcation à voile.

Tableau 58 : Valeurs du quadrant n° 1 – plaisanciers naviguant à voile

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>	No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
1	Implication : 2,36 / 2,34	12	Solitude : 1,79 / 2,01
2	Épanouissement : 2,45 / 2,30	13	Évasion : 2,29 / 2,25
3	Valorisation : 2,46 / 2,29	14	Nature : 2,52 / 2,51
5	Développement mental 2,40 / 2,26	15	Spontanéité : 2,26 / 2,11
6	Altruisme : 2,02 / 2,05	16	Créativité : 2,00 / 2,07
7	Milieu social : 2,27 / 2,29	17	Changement : 2,17 / 2,19
8	Relations personnelles : 2,47 / 2,41	18	Autonomie : 2,55 / 2,34
9	Plaisir : 2,52 / 2,39	19	Santé et bien-être : 2,64 / 2,48
10	Milieu physique : 2,67 / 2,49	20	Forme physique : 2,25 / 2,02
11	Détente : 2,73 / 2,46		

Le tableau 59 présente le contenu du quadrant n° 2 des graphiques 7 et 8 pour les plaisanciers naviguant sur une embarcation à voile. Ceux-ci ont un besoin important non satisfait ayant trait au dépassement personnel, ce que l'on ne retrouve pas chez les plaisanciers à moteur seulement. Comme seul besoin critique pour les plaisanciers à voile, le manque de défis dans le cadre de leur pratique nautique ressort. Le besoin non satisfait relié à la forme physique n'y figure pas dans leur cas. Également, ceux-ci accordent de l'importance à la solitude et leur pratique nautique actuelle leur donne une pleine satisfaction à ce sujet.

Tableau 59 : Valeurs du quadrant n° 2 – plaisanciers naviguant à voile

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
4	Dépassement : 2,00 / 1,95

Le tableau 60 présente le contenu du quadrant n° 3 des graphiques 7 et 8 pour les plaisanciers naviguant sur une embarcation à voile. Il est à noter qu'il n'y aucune valeur identifiée dans le quadrant no 4.

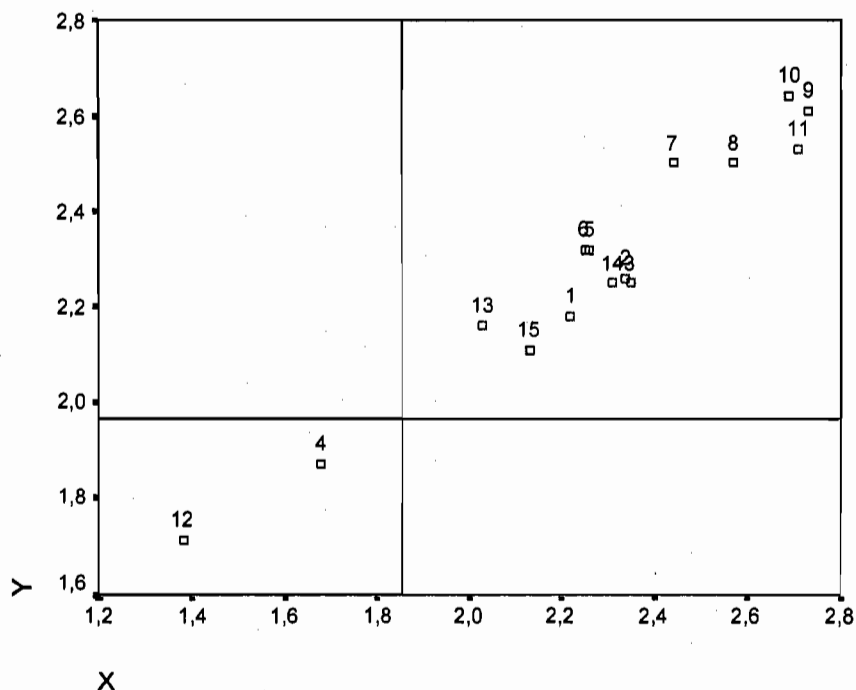
Tableau 60 : Valeurs du quadrant no 3 – plaisanciers naviguant à voile

No.	Valeurs (X / Y)	No.	Valeurs (X / Y)
21	Émotions fortes : 1,18 / 1,61	25	Familiarité: 1,51 / 1,82
22	Danger : 0,73 / 1,30	27	Récompense : 0,68 / 1,37
23	Effort physique : 0,85 / 1,29	28	Prestige : 0,81 / 1,31
24	Structuration : 1,27 / 1,59	29	Influence : 0,91 / 1,39
26	Appartenance : 1,52 / 1,86	30	Compétition : 0,76 / 1,42

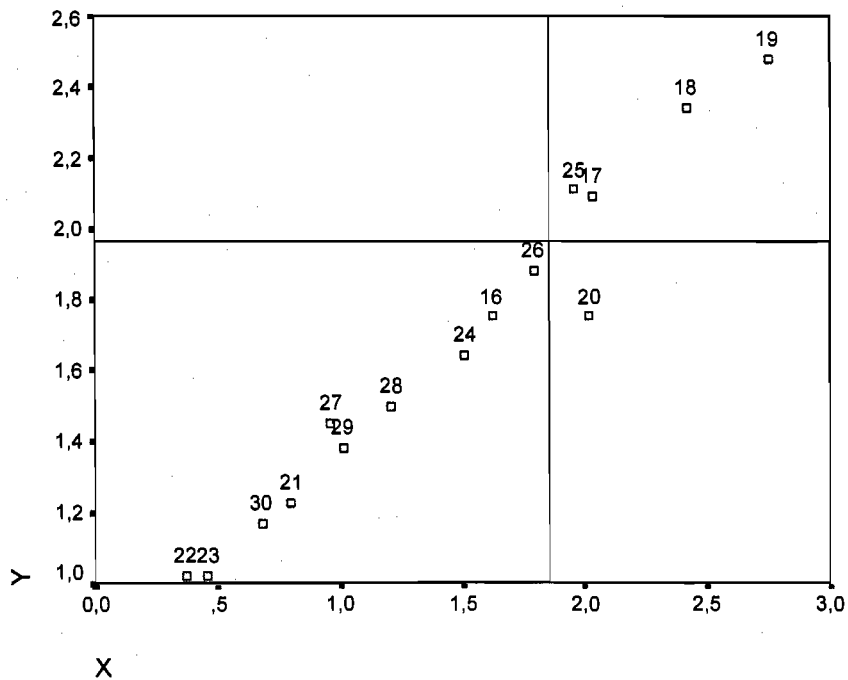
Les valeurs par types de plaisancier – Embarcation à moteur seulement

Les graphiques 9 et 10 présentent les résultats pour les plaisanciers naviguant avec une embarcation à moteur seulement. La moyenne du facteur importance ou de la situation souhaitée est de 1,86 et la moyenne du facteur satisfaction ou situation actuelle est de 1,97.

**Graphique 9 : Valeurs en nautisme - plaisanciers naviguant à moteur seulement
(énoncés 1 à 15)**



**Graphique 10 : Valeurs en nautisme - plaisanciers naviguant à moteur seulement
(énoncés 16 à 30)**



Le tableau 61 présente le contenu du quadrant n° 1 des graphiques 9 et 10 pour les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement.

Tableau 61 : Valeurs du quadrant n° 1 – plaisanciers naviguant à moteur seulement

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>	No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
1	Implication : 2,22 / 2,18	11	Détente : 2,71 / 2,53
2	Épanouissement : 2,34 / 2,26	13	Évasion : 2,03 / 2,16
3	Valorisation : 2,35 / 2,25	14	Nature : 2,31 / 2,25
5	Développement mental : 2,26 / 2,32	15	Spontanéité : 2,13 / 2,11
6	Altruisme : 2,25 / 2,32	16	Créativité : 1,62 / 1,75
7	Milieu social : 2,44 / 2,50	17	Changement : 2,03 / 2,09
8	Relations personnelles : 2,57 / 2,50	18	Autonomie : 2,42 / 2,34
9	Plaisir : 2,73 / 2,61	19	Santé et bien-être : 2,75 / 2,48
10	Milieu physique : 2,69 / 2,64	26	Appartenance : 1,96 / 2,11

Le tableau 62 présente le contenu du quadrant n° 2 des graphiques 9 et 10 pour les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement. Ceux-ci, comme la population totale, font ressortir un besoin non satisfait ayant trait à la forme physique dans le cadre de leur pratique nautique. Les résultats les concernant sont semblables aux résultats de la population totale.

Tableau 62 : Valeurs du quadrant n° 2 – plaisanciers naviguant à moteur seulement

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
20	Forme physique : 2,02 / 1,75

Le tableau 63 présente le contenu du quadrant n° 3 des graphiques 9 et 10 pour les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement. Il est à noter qu'il n'y aucune valeur identifiée dans le quadrant no 4.

Tableau 63 : Valeurs du quadrant n° 3 – plaisanciers naviguant à moteur seulement

No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>	No.	<u>Valeurs (X / Y)</u>
4	Dépassement : 1,68 / 1,87	25	Familiarité: 1,79 / 1,88
12	Solitude : 1,38 / 1,71	27	Récompense : 0,96 / 1,45
21	Émotions fortes : 0,80 / 1,23	28	Prestige : 1,21 / 1,50
22	Danger : 0,37 / 1,02	29	Influence : 1,01 / 1,38
23	Effort physique : 0,46 / 1,02	30	Compétition : 0,68 / 1,17
24	Structuration : 1,51 / 1,64		

Analyse et interprétation des résultats et des principaux constats de la partie 3 : Les valeurs en nautisme (importance accordée et satisfaction)

Selon toute vraisemblance, le seul niveau d'importance accordé à différentes valeurs n'indique pas dans quelle mesure les plaisanciers, dans leur pratique nautique, sont satisfaits par rapport à leur attente première. Il est vraisemblable que la non correspondance de leur expérience de loisir à leurs valeurs sous-jacentes ou initiales aurait un impact sur le degré de satisfaction et ce faisant, diminuerait leur motivation envers l'activité.

Le système de valeurs des plaisanciers, sans distinction des types de plaisancier ou des sexes, se compose des attributs suivants en ordre d'importance et de satisfaction:

- * refaire le plein d'énergie, se reposer des tensions habituelles;
- * être dans un milieu physique agréable;
- * être dans le calme et la tranquillité;
- * se relaxer et se détendre;
- * avoir du plaisir, du bon temps et se divertir;
- * se retrouver avec des proches, des amis, des gens appréciés et créer de nouvelles amitiés vraies et durables;
- * être indépendant, agir comme on l'entend, avoir une grande liberté d'action;
- * être en contact avec la nature;
- * se retrouver en bonne compagnie, connaître de nouvelles personnes et être dans des endroits animés avec une ambiance agréable;
- * augmenter son estime, se réaliser, se sentir compétent et capable;
- * apprendre sur soi même, développer son potentiel et s'épanouir;
- * être stimulé, apprendre et découvrir, développer ses capacités intellectuelles, acquérir de nouvelles connaissances;
- * être absorbé et concentrer par l'activité, fournir un effort personnel important et mettre à profit ses connaissances et ses capacités;
- * apporter sa collaboration, aider les autres plaisanciers, contribuer au bien être;
- * délaisser le quotidien, ses obligations, s'éloigner de ses proches;
- * s'exprimer, être spontané, agir de façon originale et personnelle sans crainte d'être jugé ou évalué et finalement, découvrir l'inconnu et vous retrouver dans des situations nouvelles.

En bref, quatre mots clefs se distinguent : Ambiance, détente, réalisation et originalité. Seul l'attribut de la forme physique, faisant partie du système de valeurs des plaisanciers, ne semble pas être satisfait par la pratique actuelle, sauf pour ce qui est des plaisanciers naviguant à voile.

Par ailleurs, les attributs suivants sont moins importants dans le système de valeurs des plaisanciers, qu'ils soient satisfaits ou non par la pratique actuelle: le danger, l'effort physique intense, la compétition, la récompenses, l'influence, les émotions fortes, le prestige, la solitude, la structuration et l'appartenance. Les plaisanciers accordent donc moins d'importance à la recherche d'encadrement ou de structuration dans leur pratique d'activité nautique ce qui aurait, dans le cas contraire, été à l'encontre de la recherche de liberté précédemment identifiée comme une valeur très importante. La recherche du dépassement et de la non-familiarité s'impose davantage comme valeur latente. Il y a donc globalement, une tendance importante des plaisanciers à sortir d'un cadre habituel, à éviter les façons de faire habituelles, en quelque sorte à pouvoir choisir librement leur cadre de pratique nautique et ce, de façon plus importante chez les plaisanciers à voile que les plaisanciers à moteur.

Les émotions fortes, le danger associé aux manœuvres extrêmes, la vitesse abusive et autres comportements excessifs ne font pas d'adeptes chez les plaisanciers en général. Cependant, l'analyse des résultats démontre qu'il existe une différence significative entre les types de plaisanciers. En effet, les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur semblent avoir une plus grande propension à ce type de comportement.

Bien que la valeur la moins comblée par la pratique actuelle des plaisanciers la plus largement exprimée soit celle de la forme physique, certains éléments discriminants apportent un éclairage intéressant. Nous observons en effet que les hommes se distinguent de la population totale par un besoin de dépassement personnel important. Pour ce qui est des femmes, on retrouve davantage un besoin de créativité non comblé par leur pratique nautique actuelle.

Entre les types de plaisancier, les données ne révèlent pas de différence pour les plaisanciers naviguant à moteur seulement, mais pour ce qui est des plaisanciers naviguant à voile, il ressort que ceux-ci, contrairement à la population totale, accordent de l'importance à la solitude. Cette valeur se retrouve effectivement dans leur pratique nau-

tique actuelle. Autre élément se distinguant en importance entre les types de plaisancier, surtout chez les plaisanciers naviguant à voile, est la non recherche d'un sentiment d'appartenance. Mais plus encore, les plaisanciers à voile sont les seuls à ne pas avoir le besoin non répondu du maintien de la forme physique, possiblement par la nature même de l'activité de voile, plus exigeante physiquement. Cette interprétation n'est toutefois formulée qu'à titre d'hypothèse.

Les valeurs associées à la détente, à la qualité du milieu physique et au plaisir, suivies de près par l'importance accordée aux relations personnelles (famille, amis, proches) sont les éléments principaux du système de valeurs de la pratique nautique des plaisanciers, hommes ou femmes, pour les deux types d'embarcation.

Partie 4 : Contraintes en nautisme de plaisance

Cette quatrième partie des résultats de l'enquête porte sur les contraintes que les plaisanciers ressentent dans leur pratique nautique. Ce chapitre se divise en deux catégories. Les contraintes internes (personnelles et sociales) et les contraintes externes (reliées au fleuve Saint-Laurent).

Échelle de mesure utilisée

Le degré de contrainte est présenté sur une échelle progressant de (0) à (3); (0) représentant un niveau de contrainte nul et (3) un niveau de contrainte très élevé. La mention (?) pouvait être utilisée dans le cas où le répondant principal répondait pour son (sa) conjoint(e) et référait à «ne sais pas».

Analyse factorielle

Des regroupements ou des échelles de contraintes de Ouellet, issus de ses recherches sur le profil en loisir, existaient déjà. Cependant, pour les besoins de cette recherche et considérant la modification et l'ajout d'énoncés de contraintes par rapport au nautisme, une analyse factorielle a été réalisée pour assurer leur applicabilité à la population à l'étude. Après analyse, la composition des échelles est demeurée la même.

Les contraintes internes réfèrent aux éléments plus personnels et sociaux vécus par les plaisanciers dans le cadre de leur pratique nautique (ex. : la peur et l'anxiété du plaisancier débutant ou le manque de stimulation du plaisancier habitué).

Les contraintes externes aux plaisanciers sont directement reliées au plan d'eau (fleuve Saint-Laurent) et aux équipements mis à la disposition des plaisanciers (quantité et qualité). Ces contraintes sont des éléments davantage connus de la problématique du nautisme de plaisance sur le fleuve Saint-laurent comme dans la revue de littérature. Cette section ira donc plus loin dans leur énumération et surtout, en soulignera davantage leur importance dans les contraintes globales des plaisanciers dans le cadre de leur pratique nautique.

Après la collecte de données, une analyse factorielle a été réalisée à l'intérieur de ces deux catégories de contraintes. La composition des regroupements ou des échelles de contraintes et suite à l'analyse factorielle, des modifications ont été effectuées. En effet, dans le cadre de référence initiale de Ouellet, les obligations et engagements figuraient comme l'une des trois grandes catégories. Celle-ci figure maintenant comme sous catégorie appelée « Manque de temps » et est incorporée aux contraintes internes.

Tableau 64: Analyse factorielle et homogénéité des échelles de contraintes personnelles et sociales

Échelles	Sous-échelles	Énoncés de contraintes
1- Manque d'intérêt et de confiance (alpha : ,82)	1.1-Désintéressement de l'activité nautique (2)	Manque d'intérêt pour cette activité, vision négative du nautisme, n'apporte plus rien.
	1.2-Manque de confiance en moi (5)	Timidité, insécurité, gêne de mon apparence, peur de paraître ridicule.
2- Manque d'engagement et d'investissement (alpha : ,68)	2.1 Manque de stimulation et de défi (3)	Activité peu stimulante, ennuyante, sans intérêt, sans signification; difficulté de me passionner et de m'engager.
	2.2 Engagements sociaux et récréatifs(11)	Manque de temps à cause d'autres engagements (obligations sociales, politiques, communautaires, bénévolat, autres loisirs déjà organisés, etc.).
	2.3 Manque d'équipements personnels (12)	Je ne possède pas ou ne peux pas louer ou emprunter l'équipement ou le matériel requis.
	2.4 Manque d'instructions ou de connaissances nécessaires à la navigation (13)	Ignorance des règlements, des façons de faire l'activité, des manœuvres, des techniques appropriées, etc.
3- Manque de temps (alpha : ,71)	3.1 Obligations de travail ou d'études (9)	Manque de temps à cause du travail ou des études (trop de travail, d'études, de cours, etc.).
	3.2 Obligations familiales et domestiques (10)	Manque de temps à cause des obligations familiales et des tâches domestiques.
	3.3 Engagements sociaux et récréatifs (11)	Manque de temps à cause d'autres engagements (obligations sociales, politiques, communautaires, bénévolat, autres loisirs déjà organisés, etc.)
	3.4 Problèmes conjugaux ou familiaux (15)	Intérêts divergents amenant des situations conflictuelles dans le couple ou dans la famille
4- Trop d'exigences de l'activité (alpha : ,61)	4.1 Trop de partenaires (8)	Sollicité de toutes parts : amis, famille, etc. Ne peux en profiter à ma convenance.
	4.2 Distance, éloignement (14)	Trop loin de chez moi, demande trop de temps pour me rendre à la marina.
	4.3 Sollicitation excessive (1)	L'activité est trop prenante, l'équipement et l'embarcation demandent trop de temps de préparation ou d'entretien.
5- Manque de partenaires et de support (alpha : ,69)	5.1 Manque de support et d'encouragement (6)	De la part des parents, des amis, de mon milieu ; désapprobation ou interdictions.
	5.2 Manque de partenaires (7)	Manque de partenaires pour pratiquer avec moi ou pour m'accompagner.
	5.3 Problèmes conjugaux ou familiaux (15)	Intérêts divergents amenant des situations conflictuelles dans le couple ou dans la famille.

Tableau 65: Analyse factorielle et homogénéité des échelles de contraintes personnelles et sociales

Échelles	Sous-échelles	Énoncés de contraintes
1- Qualité de l'environnement physique (alpha : ,78)	1.1 Achalandage des sites (10)	Affluence et achalandage des sites d'accueil, trop de monde, foule dense, attente, bousculade, manque d'espace.
	1.2 Qualité des équipements (11)	Mauvais aménagement ou manque d'entretien des installations, d'accueil, mauvais fonctionnement; aménagement, éclairage, propreté, confort, etc.
	1.3 Qualité de l'environnement physique (12)	Pollution, bruit, qualité de l'eau, etc.
	1.4 Climat défavorable (13)	Conditions climatiques inappropriées ou inconfortables (chaleur, froid, précipitations, vents, marées, humidité, etc.)
2- Coût, qualité et accessibilité des services (alpha : ,80)	2.1 Offre insuffisante (2)	Manque de marinas, de quais, de ressources dans les localités ou régions visitées, équipements et installations inadéquats.
	2.2 Problème d'organisation (3)	Horaire rigides, limités ou inconvenants: procédures d'admission compliquées; manque de services sur les lieux ou marinas visités (écluses, toilettes, restauration, diversité des services, etc.)
	2.3 Manque d'information (6)	Activités ou sites à visiter, les endroits intéressants, les horaires, les coûts, les conditions d'admissibilité.
	2.4 Manque d'accessibilité ou d'accès à la marina (8)	Les écluses, les vents, les marées, le temps disponible en fonction des contraintes naturelles et/ou des horaires de la marina, etc.
	2.5 Manque de possibilités ou de facilités externes (9)	Espace restreint à la marina, peu ou pas de sorties possibles à l'extérieur, pas de transport organisé pour faire des achats ou visiter des sites à l'extérieur de la marina.
	2.6 Coûts trop élevés (15)	Frais d'entretien de l'embarcation, frais de marina, admission, essence, autres frais divers.
	2.7 Accueil dans les marinas (16)	Accueil du personnel (disponibilité, rapidité, courtoisie, etc.); suffisance et propreté des services sanitaires et douches; restaurant de la marina (variété, propreté, atmosphère, ambiance, confort, etc.)

Tableau 65: Analyse factorielle et homogénéité des échelles de contraintes personnelles et sociales
(suite)

Échelles	Sous-échelles	Énoncés de contraintes
3- Réglementation et sécurité (alpha : ,78)	3.1 Risque et danger pour la sécurité (1)	Le fleuve Saint-Laurent est difficile à naviguer (ex.: danger d'accidents, situations imprévisibles et incontrôlables, naufrages, blessures, etc.)
	3.2 Surveillance inadéquate (4)	Surveillance insuffisante ; illégalités fréquentes de la part des plaisanciers sur le fleuve, manque de respect en tout genre, etc.
	3.3 Manque de structuration (5)	Règles mal définies ou mal appliquées, peu de structure.
	3.4 Structuration excessive (7)	trop de règlements et de structures, exige trop de régularité, d'assiduité ou de préparation, etc.
4- Distance excessive (alpha : s.o.)	4.1 Distance et éloignement (14)	Les distances à parcourir sont importantes, déplacements exigeant trop de temps, etc.

Dans la partie suivante, une moyenne globale a été calculée à partir du pointage des contraintes composant les échelles de contraintes. Comme au chapitre précédent, les catégories de contraintes sont par la suite présentées par ordre d'importance, les unes par rapport aux autres. Chacune des sous échelles de contraintes est présentée par ordre d'importance, à l'intérieur de sa catégorie d'appartenance.

Pour chacun des regroupements, les données sont présentées en regard de la population totale, du sexe et du type de plaisancier. Le classement général des échelles de contraintes et des sous échelles est présenté en fonction des données sur la population totale.

Mise en garde: Compte tenu de la fréquence élevée de «0» dans les réponses données par les répondants pour les contraintes, seule une classification ordinale est envisageable. En effet, dans le cas particulier des contraintes en loisir, les pointages sont peu élevés et la pondération ne permet pas de faire ressortir une contrainte avec force. Il est tout de même possible d'établir un ordre d'importance entre les contraintes, des plus importantes au moins importantes.

Les tableaux suivants ne présentent pas le nombre de réponses pour chaque catégorie ou sous-catégorie de valeurs pour des raisons d'aménagement d'information. Par ailleurs, comme dans les autres chapitres des résultats, les différences de fréquences sont minimales d'une variable à l'autre. Les intervalles de fréquences sont les suivantes :

- * *Population totale: min. 286, max. 291*
- * *Sexe: Hommes: min. 132, max. 134; Femmes: min. 80, max. 115*
- * *Type d'embarcation: Voile: min. 135 ; max. 140 , Moteur : min.148, max. 152*

Présentation des contraintes

Le tableau 66 présente la synthèse des grandes catégories de contraintes internes avant leur présentation avec les sous-contraintes les composants.

Tableau 66: Synthèse des grandes catégories de contraintes internes

Synthèse des grandes catégories de contraintes internes		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
1	Manque de temps	,66	,66	,61	,71	,208	,64	,61	,677
2	Trop d'exigences de l'activité	,50	,66	,44	,46	,734	,36	,63	,001
3	Manque de partenaires et de support	,43	,66	,41	,44	,689	,43	,39	,624
4	Manque d'intérêt et de confiance	,41	,73	,28	,54	,006	,41	,43	,810
5	Manque d'engagement et d'investissement	,35	,55	,25	,47	,002	,30	,39	,213

Première catégorie : Les contraintes personnelles et sociales (internes)

Au chapitre des contraintes internes, la première catégorie en importance est celle qui relève du manque de temps pour la pratique de l'activité nautique et ce, sans aucune différence significative entre les hommes et les femmes ainsi qu'entre les différents types de plaisanciers. Le tableau 67, présente en tête de liste la contrainte spécifique des obligations de travail ou d'études avec la moyenne la plus élevée par rapport à l'ensemble des autres contraintes présentées dans les prochaines catégories. Les obligations familiales et domestiques suivent de près avec une moyenne plutôt élevée considérant les moyennes généralement retrouvées dans ce type de données sur les contraintes en loisir.

Tableau 67 : Contraintes personnelles et sociales no. 1 : manque de temps

Catégorie # 1		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Manque de temps	,66	,66	,61	,71	,208	,64	,61	,677
1.1	Obligations de travail ou d'études (9)	1,08	1	1,09	1,08	,972	1,04	1,07	,833
1.2	Obligations familiales et domestiques (10)	,73	,86	,67	,81	,207	,77	,63	,177
1.3	Problèmes conjugaux ou familiaux (15)	,41	,85	,36	,48	,273	,36	,40	,699
1.4	Engagements sociaux et récréatifs (11)	,36	,70	,32	,40	,404	,33	,33	1

Comme au chapitre précédent, qui portait sur les valeurs en nautisme, les deuxième, troisième et quatrième catégories d'analyse sont d'une importance relativement homogène. Les sous contraintes d'une catégorie, prisent individuellement, retiennent l'attention car elles se démarquent par rapport à son ensemble. Les différences significatives entre les sexes et les types de plaisancier sont par ailleurs intéressantes, quoique peu nombreuses.

La deuxième catégorie de contraintes en importance, tel que présenté au tableau 68, portant sur les exigences de l'activité touchant particulièrement les partenaires (invités) et la distance pour se rendre à la marina, fait d'abord ressortir que cette catégorie est significativement différente entre les types de plaisancier. Il semble effectivement que les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement sont plus affectée par cette catégorie de contraintes. Plus précisément, l'analyse fait ressortir la contrainte relative à la sollicitation excessive de l'activité, c'est-à-dire que l'activité est trop prenante, l'équipement demande beaucoup d'entretien, etc. L'importance de cette contrainte pour les deux types de plaisancier est importante. Dans une moindre mesure et pour les plaisanciers naviguant à moteur seulement, ($p=0,000$) il y a la présence relativement importante de la contrainte liée au trop grand nombre de partenaires.

Autre élément d'intérêt dans cette deuxième catégorie de contraintes, nous la contrainte de la distance et de l'éloignement (la distance pour se rendre à la marina) par les voies terrestres se distingue. Bien que cette contrainte ne soit pas particulièrement élevée par rapport à l'ensemble des contraintes, il n'en demeure pas moins important de constater qu'elle se présente de façon beaucoup plus importante pour les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur ($p = 0,000$).

Tableau 68 : Contraintes personnelles et sociales no. 2 : trop d'exigences de l'activité

Catégorie # 2		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p.	moy. V.	moy. M.	sig. p.
	Trop d'exigences de l'activité	,45	,66	,44	,46	,734	,36	,63	,001
2.1	Sollicitation excessive (1)	,73	,95	,35	,26	,337	,76	,71	,694
2.2	Trop de partenaires (8)	,43	,89	,60	,80	,083	,2	,64	,000
2.3	Distance éloignement (14)	,32	,75	,38	,35	,772	,15	,48	,000

La troisième catégorie de contraintes, présentée au tableau 69, réfère au manque de partenaires et de support pour la pratique même de l'activité. Il est effectivement question du manque de partenaires, mais aussi des problèmes conjugaux ou familiaux ainsi que du manque d'encouragement comme élément affectant la participation.

Tableau 69 : Contraintes personnelles et sociales no. 3 : manque de partenaire et de support

Catégorie # 3		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig.	moy. V.	moy. M.	sig.
	Manque de partenaires et de support	,43	,66	,41	,44	,689	,43	,39	,624
3.1	Manque de partenaires (7)	,53	,92	,56	,49	,580	,63	,41	,038
3.2	Problèmes conjugaux ou familiaux (15)	,42	,85	,36	,48	,273	,36	,40	,699
3.3	Manque de support et d'encouragement (6)	,29	,66	,28	,31	,775	,27	,34	,404

De façon globale pour l'ensemble de la population étudiée, la quatrième catégorie de contraintes qui porte sur le manque d'intérêt et de confiance en soi, présenté au tableau 70 de la page suivante, ne présente pas d'élément de contraintes majeur. Cependant, la moyenne indique une différence très significative ($p=0,006$), ce qui permet d'affirmer que selon le sexe, les contraintes internes relatives au désintéressement de l'activité et au manque de confiance en soi sont des éléments très importants pour les femmes par rapport aux hommes dans le cadre de la navigation de plaisance.

Tableau 70 : Contraintes personnelles et sociales no. 4 : manque d'intérêt et de confiance

Catégorie # 4		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Manque d'intérêt et de confiance	,41	,73	,28	,54	,006	,41	,43	,810
4.1	Désintéressement de l'activité nautique (2)	,45	,91	,33	,55	,052	,42	,47	,698
4.2	Manque de confiance en moi (5)	,37	,78	,24	,48	,01	,37	,40	,815

Au tableau 71, la cinquième et dernière catégorie de contraintes personnelles et sociales, le manque d'engagement et d'investissement, est également très intéressante malgré le fait que sa moyenne générale signifie que les éléments qui la composent ne sont pas majeurs pour la population à l'étude. Or, le constat est que les femmes ont significativement plus contraintes que les hommes en regard d'un manque d'instructions ou de connaissances nécessaires à la navigation, ce qui rejoint l'analyse de la catégorie précédente. En effet, dans le seul cas des femmes, il s'agit de la deuxième contrainte la plus importante par rapport à l'ensemble, immédiatement après le manque de temps relatif au travail et aux obligations familiales et domestiques. Également, cette contrainte est, à la différence du manque de temps, directement inhérente à la navigation de plaisance, ce qui fait d'elle un élément d'analyse d'importance à considérer en ce qui concerne les contraintes reliées à la navigation de plaisance chez les femmes.

Tableau 71 : Contraintes personnelles et sociales no. 5 : manque d'engagement et d'investissement

Catégorie # 5		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Manque d'engagement et d'investissement	,35	,55	,25	,47	,002	,30	,39	,213
5.1	Manque d'instructions ou de connaissances nécessaires à la navigation (13)	,48	,91	,24	,77	,000	,43	,52	,383
5.2	Engagements sociaux et récréatifs (11)	,36	,70	,32	,40	,404	,33	,33	1
5.3	Manque de stimulation et de défi (3)	,33	,71	,28	,40	,174	,24	,40	,060
5.4	Manque d'équipements personnels (12)	,17	,53	,17	,20	,611	,14	,20	,380

Deuxième catégorie : Les contraintes externes (ou reliées à la navigation sur le fleuve Saint-Laurent)

Le tableau 72 présente la synthèse des grandes catégories de contraintes externes avant leur présentation avec les sous contraintes qui les composent.

Tableau 72: Synthèse des grandes catégories de contraintes externe

Synthèse des grandes catégories de contraintes externe		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
1	Qualité de l'environnement physique	1,07	,75	1,03	1,12	,341	,88	1,17	,012
2	Coût, qualité et accessibilité des services	,89	,66	,86	,92	,501	,76	1,03	,001
3	Réglementation et sécurité	,73	,74	,65	,84	,052	,66	,80	,113
4	Distance et éloignement	,31	,71	,35	,26	,337	,15	,50	,004

Dans les contraintes externes, la catégorie des contraintes reliées à la qualité de l'environnement physique est la plus importante tel que présenté au tableau 73. Pour cette grande catégorie, aucune différence significative n'apparaît entre les sexes, mais entre les types de plaisancier. les plaisanciers naviguant avec une embarcation à voile en sont signi-

ficativement moins contraints que les plaisanciers naviguant avec une embarcation à moteur.

Parmi les composantes de cette catégorie en importance, c'est le climat défavorable qui est le plus contraignant, mais seulement avec une différence significative entre les types de plaisancier. En effet, les plaisanciers à voile sont beaucoup moins affectés comparative-ment aux plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement par le climat non favorable dans leur pratique nautique et ce, de façon significativement différente ($p=0,000$). Comme deuxième et troisième composantes, les contraintes de la qualité de l'environnement physique et de la qualité des équipements sont également très importantes. Elles ne présentent pas, pour leur part, de différence significative entre les sexes mais entre les types de plaisancier. Les plaisanciers naviguant sur un voilier sont significative-ment moins affectés par la qualité des équipements.

Tableau 73: Contraintes externes no. 1: La qualité de l'environnement physique

Catégorie # 1		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Qualité de l'environnement physique	1,07	,75	1,03	1,12	,341	,88	1,17	,012
1.1	Climat défavorable (13)	1,54	1,02	1,44	1,66	,097	1,19	1,77	,000
1.2	Qualité de l'environnement physique (12)	1,19	1,09	1,14	1,26	,409	1,03	1,22	,252
1.3	Qualité des équipements (11)	,91	,99	,88	,94	,723	,70	1,06	,024
1.4	Achalandage des sites (10)	,64	,87	,65	,64	,875	,58	,66	,581

Au tableau 74, après vérification en regard de la provenance des plaisanciers, la moyenne pour la grande catégorie de contrainte «Qualité de l'environnement physique» augmente de l'est vers l'ouest.

Tableau 74: Contraintes externes no. 1: qualité de l'environnement physique par pôles

Pôles	Régions	Moyenne	Écart type
Pôle Est	Saguenay-Lac-Saint-Jean, Côte-Nord, Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine	,88	1
Pôle central	Québec, Mauricie, Chaudière-Appalaches, Centre-du-Québec	,94	1
Pôle Ouest	Montréal, Laval, Lanaudière, Laurentides, Montérégie	1,38	,99
Total		1,16	

La deuxième catégorie de contraintes externes en importance « le coût, la qualité et l'accessibilité des services », tel que présenté au tableau 75, fait ressortir également de nouveaux éléments de contraintes qui sont tous significativement plus importants pour les plaisanciers naviguant sur une embarcation moteur seulement, sauf pour la contrainte portant sur l'offre insuffisante. C'est donc dire que cette catégorie de contraintes concerne plus particulièrement les plaisanciers naviguant sur un bateau à moteur.

Comme premier élément d'importance pour cette catégorie, la contrainte des coûts est l'élément dominant. Également, le manque d'accessibilité aux marinas et l'offre insuffisante représentent des contraintes relativement élevées. Cette dernière contrainte reliée à l'offre insuffisante exprime notamment le manque de marinas accessibles aux plaisanciers et le manque de ressources et équipements en général pour la pratique nautique sur le fleuve Saint-Laurent et ce, tant pour les plaisanciers à naviguant à voile qu'à moteur.

Tableau 75 : Contraintes externes no. 2 : coût, qualité et accessibilité des services

Catégorie # 2		Popula- tion totale		Sexe			Type de plaisan- cier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Coût, qualité et accessibili- té des services	,89	,66	,86	,92	,501	,76	1,03	,001
2.1	Coûts trop élevés (15)	1,25	1	1,27	1,23	,794	,99	1,48	,000
2.2	Manque d'accessibilité ou d'accès à la marina (8)	,94	,94	,92	,96	,797	,86	1,12	,029
2.3	Offre insuffisante (2)	,90	,91	,88	,92	,724	1	,95	,722
2.4	Accueil dans les marinas visitées (16)	,88	1,01	,80	,97	,181	,63	1,05	,001
2.5	Manque de possibilités ou de facilités externes (9)	,72	,85	,72	,72	,962	,61	,92	,005
2.6	Manque d'information (6)	,73	,91	,73	,73	,979	,55	,84	,004
2.7	Problèmes d'organisation (3)	,68	,87	,65	,72	,539	,55	,83	,009

La troisième et avant dernière catégorie de contraintes porte sur la sécurité et la réglementation de plaisance tel que présenté au tableau 76. Ses composantes les plus dominantes sont la surveillance inadéquate, le risque et le danger pour la sécurité. Il y a ici une différence significative ($p = 0,000$) qui ressort avec importance puisque que les femmes sont doublement contraintes par les risques et les dangers pour la sécurité. Pour ce qui est des types de plaisancier, la surveillance inadéquate et le manque de structuration sont des contraintes significativement plus importantes pour les plaisanciers naviguant à moteur seulement avec $p = 0,028$ et $p = 0,001$.

Tableau 76 : Contraintes externes no. 3 : règlements et sécurité

Catégorie # 3		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Réglementation et sécurité	,73	,74	,65	,84	,052	,66	,80	,113
3.1	Surveillance inadéquate (4)	,92	1,04	,88	,97	,476	,77	1,04	,028
3.2	Risque et danger pour la sécurité (1)	,86	,98	,65	1,11	0,00	,96	,78	,116
3.3	Manque de structuration (5)	,74	,98	,71	,78	,613	,58	,87	,001
3.4	Structuration excessive (7)	,37	,75	,35	,37	,811	,20	,50	,113

Au tableau 77 et pour terminer la présentation des résultats portant sur les contraintes externes ou relatives à la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, seul la catégorie regroupant la contrainte de la distance ou à l'éloignement (distance à parcourir sur l'eau) y est présente. Elle est relativement peu importante dans les contraintes, mais il ressort que celle-ci est davantage présente chez les plaisanciers à moteur qu'à voile et ce, de façon significativement différente ($p=0,004$).

Tableau 77 : Contraintes externes no. 4 : distance et éloignement

Catégorie # 4		Population totale		Sexe			Type de plaisancier		
		moy. totale	écart type	moy. M.	moy. F.	sig. p	moy. V.	moy. M.	sig. p
	Distance et éloignement (14)	,31	,71	,35	,26	,337	,15	,50	,004

Analyse et interprétation des résultats et des principaux constats de la partie 4 :

Contraintes en nautisme de plaisance

En terme d'analyse de résultats de la partie 4 sur les contraintes en nautisme, des analyses comparatives sont présentées puisqu'elles font ressortir l'essentiel des constats en regard des contraintes pour les types de plaisancier et entre les sexes. Également, les deux grandes catégories de contraintes sont en soi deux entités importantes qu'il apparaît important de comparer. Finalement, les énoncés de contraintes pris individuellement ou hors d'une catégorie de contraintes ou d'une sous contrainte d'appartenance sont également présentés en

fonction des types de plaisancier et des sexes. Cela apporte ainsi un éclairage important sur les distinctions à faire.

Le tableaux 78 et 79 de la page suivante, présentent les moyennes globales de l'ensemble des catégories de contraintes composant les contraintes internes et les contraintes externes par sexe et par type de plaisancier. Les données sur les contraintes, et ce pour la population totale, permettent de conclure que les plaisanciers sont davantage affectés par les contraintes externes ou relatives à la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et ce, de façon très significative avec $p=0,000$ par rapport aux contraintes dites internes.

Entre les sexes, il ressort que les contraintes internes et externes sont plus importantes pour les femmes de façon générale, mais qu'après vérification cette différence n'est pas significative puisque $p=0,02$ en ce qui concerne les contraintes internes et $p=0,193$ en ce qui concerne les contraintes externes.

La moyenne des contraintes dites internes entre les types de plaisancier est légèrement plus importante pour les plaisanciers naviguant à moteur seulement, mais sans qu'il y est de différence significative ($p=0,207$). Les données démontrent cependant que les plaisanciers naviguant à moteur seulement sont davantage affectés par les contraintes externes par rapport aux plaisanciers naviguant à voile ($p=0,002$), donc de façon significativement différente.

En définitive, les plaisanciers présentés dans le cadre de cette recherche les moins affectés par les contraintes, qu'elles soient externes dans un premier temps et internes dans un deuxième temps, sont les hommes et plus précisément ceux naviguant sur une embarcation à voile. Les plaisanciers ayant le plus de contraintes sont les femmes et plus précisément celles naviguant sur une embarcation à moteur seulement.

Tableau 78: Contraintes internes et externes, selon le sexe

Sexe	-	Interne	Externe
Masculin	N.	133	132
	Moy.	,43	,86
	Écart type	,46	,60
Féminin	N.	116	114
	Moy.	,58	,97
	Écart type	,57	,62
Total	N.	249	246
	Moy.	,50	,91
	Écart type	,51	,61

Tableau 79 : Contraintes internes et externes, selon le type de plaisanciers

Types de plaisanciers	-	Interne	Externe
Voile	N.	135	132
	Moy.	,47	,79
	Écart type	,47	,50
Moteur	N.	142	144
	Moy.	,55	1,01
	Écart type	,54	,66
Total	N.	277	276
	Moy.	,51	,91
	Écart type	,54	,60

Classification générale des contraintes

Voyons maintenant la classification des sous catégories de contraintes sans égard à leur grande catégorie (interne ou externe d'appartenance). Au tableau 80, quelques divergences entre les sexes en regard des catégories de contraintes internes et externes confondues ressortent. En effet, en terme de rang, les hommes et les femmes identifient en première importance la sous contrainte de la qualité de l'environnement physique. Cette contrainte est encore plus forte chez les femmes. Pour ce qui est des rangs 2 et 3, les mêmes sous contraintes tant chez les hommes que chez les femmes, mais qui s'interchangent. Il s'agit de la contrainte « Coût, qualité et accessibilité des services » et « Réglementation et sécurité ». Force est de constater que la véritable différence réside dans le niveau d'importance des contraintes ressenties chez les femmes car l'ordonnance des contraintes est d'une rela-

tive similitude. Finalement, le « Manque d'intérêts et de confiance » en regard de la pratique nautique est une contrainte plus marquée chez les femmes.

Tableau 80: Contraintes externes : comparatif échelles de contraintes entre les hommes et les femmes

Rang des catégories	Hommes	Femmes
1	Qualité de l'environnement physique (1,02)	Qualité de l'environnement physique (1,25)
2	Coût, qualité et accessibilité des services (,86)	Réglementation et sécurité (,97)
3	Réglementation et sécurité (,65)	Coût, qualité et accessibilité des services (,92)
4	Manque de temps (,61)	Manque de temps (,71)
5	Trop d'exigence de l'activité (,44)	Manque d'intérêt et de confiance (,54)
6	Manque de partenaires et de support (,41)	Manque d'engagement et d'investissement (,47)
7	Manque d'intérêt et de confiance (,28)	Trop d'exigence de l'activité (,46)
8	Manque d'engagement et d'investissement (,25)	Manque de partenaires et de support (,44)

Au tableau 81, les données révèlent qu'il y a moins de divergence entre les types de plaisancier qu'entre les sexes en regard des catégories de contraintes internes et externes confondues. En effet, en terme de rang, les différents types de plaisancier partagent les deux premiers rangs en regard de la contrainte « Qualité de l'environnement physique » et de la contrainte « Coût, qualité et accessibilité des services ». Chez les plaisanciers naviguant à moteur seulement, la contrainte de la « Réglementation et de la sécurité » vient en troisième rang alors qu'il s'agit de la contrainte « Manque de temps » pour les plaisanciers naviguant sur une embarcation à voile. Par la suite, il y a davantage d'alternances de catégorie entre les rangs. Il ne semble pas y avoir de différence notable, sauf que les niveaux de contraintes sont toujours plus importants pour les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur.

Tableau 81 : Contraintes externes: comparatif échelles de contraintes entre les types de plaisanciers

Rang des catégories	Plaisanciers à voile	Plaisancier à moteur
1	Qualité de l'environnement physique (,88)	Qualité de l'environnement physique (1,15)
2	Coût, qualité et accessibilité des services (,76)	Coût, qualité et accessibilité des services (1,03)
3	Manque de temps (,60)	Réglementation et sécurité (,75)
4	Réglementation et sécurité (,56)	Trop d'exigence de l'activité (,63)
5	Manque de partenaires et de support (,43)	Manque de temps (,57)
6	Manque d'intérêt et de confiance (,41)	Manque de partenaires et de support (,39)
7	Trop d'exigence de l'activité (,35)	Manque d'intérêt et de confiance (,43)
8	Manque d'engagement et d'investissement (,30)	Manque d'engagement et d'investissement (,39)

Dans le tableau 82, les 10 énoncés de contraintes les plus importantes pour la population totale sans égard aux sous catégories d'appartenance ou aux deux grandes catégories de contraintes internes et externes. Le portrait démontre une fois de plus la prédominance des contraintes dites externes puisque les trois premiers énoncés « Climat défavorable », « Coût trop élevé » et « Qualité de l'environnement physique » sont des énoncés de contraintes externe. De plus, sur les 10 énoncés les plus contraignants pour la population totale, deux énoncés seulement sont des contraintes internes à savoir, en 4^{ième} rang, les « Obligations de travail et d'étude » et en dernier rang, les « Obligations familiales ». Les plaisanciers, de façon générale, sont contraints dans leur pratique nautique par 80% de contraintes externes ou reliées à la pratique même de la navigation sur le Saint-Laurent, contre seulement 20% de contraintes dites internes relatives à leur obligation et engagement. Ces deux contraintes internes ont, à toutes fins pratiques, un impact sur le temps disponible à la pratique de leur activité.

Tableau 82 : Classification des énoncés de contraintes internes et externes confondues, pour la population totale

Rang	Énoncés de contraintes internes et externes / population totale
1	Climat défavorable (1,53) (externe 13)
2	Coûts trop élevés (1,25) (externe 15)
3	Qualité de l'environnement physique (1,19) (externe 12)
4	Obligations de travail ou d'études (1,08) (interne 9)
5	Distance et éloignement (sur le fleuve) (1,07) (interne 14)
6	Manque d'accessibilité ou d'accès à la marina (,94) (externe 8)
7	Qualité des équipements (,91) (externe 11)
8	Offre insuffisante (,9) (externe 2)
9	Accueil dans les marinas visitées (,88) (externe 16)
10	Obligations familiales et domestiques (,73) (interne 10))

Au tableau 83, les 10 énoncés de contraintes les plus importantes par sexe sans égard aux sous catégories d'appartenance et aux deux grandes catégories de contraintes internes et externes. Ce portrait par sexe démontre peu de changement en regard du niveau d'importance des contraintes externes par rapport aux contraintes internes, sinon que la proportion des contraintes externes a augmenté pour les deux sexes la mettant à 9 énoncés sur 10. Les différences quant à une ordonnance des rangs sont légères et semblent plutôt être une question d'alternance simple. Cela peut être le résultat parfois de moyennes rapprochées. Tout au plus, il ressort que les obligations de travail ou d'étude chez les femmes passent à un rang inférieur dans leurs contraintes par rapport à la population totale. Par contre, les moyennes de cette contrainte se maintiennent entre les hommes et les femmes. Il s'agit donc d'une position relative de cette contrainte par rapport à l'ensemble des contraintes.

Finalement, une différence relativement remarquable ressort en regard de l'énoncé de contraintes « Accueil à la marina visitée ». En effet, cet énoncé est au 10^{ième} rang pour les hommes alors que pour les femmes, il se situe au 6^{ième} rang. Il y a ainsi une différence de 4 échelons faisant de cette contrainte la plus importante et la plus marquée en terme

d'ordonnance des rangs. L' « Accueil à la marina » est un élément d'importance pour les femmes par rapport aux hommes.

Tableau 83 : Classification des énoncés de contraintes internes et externes confondues, selon le sexe

Rang	Énoncés de contraintes internes et externes	
	Hommes	Femmes
1	Climat défavorable (1,43) (externe 13)	Climat défavorable (1,65) (externe 13)
2	Coûts trop élevés (1,27) (externe 15)	Qualité de l'environnement physique (1,25) (externe 12)
3	Qualité de l'environnement physique (1,14) (externe 12)	Coûts trop élevés (1,23) (externe 15)
4	Obligations de travail ou d'études (1,09) (interne 9)	Distance et éloignement (1,2) (externe 14)
5	Distance et éloignement (sur le fleuve) (,96) (externe 14)	Obligations de travail ou d'études (1,08) (interne 9)
6	Manque d'accessibilité ou d'accès à la marina (0,92) (externe 8)	Accueil dans les marinas visitées (,97) (externe 16)
7	Qualité des équipements (,89) (externe 11)	Manque d'accessibilité ou d'accès à la marina (,96) (externe 8)
8	Offre insuffisante (,88) (externe 2)	Qualité des équipements (,93) (externe 11)
9	Achalandage des sites (,87) (externe 10)	Offre insuffisante (,92) (externe 2)
10	Accueil dans les marinas visitées (,80) (externe 16)	Achalandage des sites (,86) (externe 10)

Au tableau 84, les 10 énoncés de contraintes les plus importantes en fonction des types de plaisancier et toujours sans égard aux sous catégories d'appartenance et aux deux grandes catégories de contraintes internes et externes. Ce portrait par types de plaisancier démontre davantage de différences. En effet, bien que l'énoncé du climat favorable demeure toujours en tête de liste, avec une moyenne particulièrement plus importante chez les plaisanciers naviguant avec une embarcation à voile, l'ordonnance de rang diffère passablement entre les deux types de plaisancier.

En effet, pour ce qui est des plaisanciers naviguant à voile, le deuxième rang est occupé par l'énoncé des « Obligations de travail ou d'étude » alors qu'il se situe au 5^{ème} rang pour ce qui est des plaisanciers naviguant à moteur. Comme autre différence palpable, l'énoncé de contrainte « Distance et éloignement » figure au 3^{ème} rang chez les plaisanciers navi-

quant à voile, mais ne figure même pas dans les 10 premiers énoncés chez les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur. Il est vraisemblable que les plaisanciers à voile, ne pouvant parcourir d'aussi grande distance rapidement par rapport aux plaisanciers à moteur, maintiennent cet élément comme étant une des contraintes les plus importantes dans leur pratique actuelle du nautisme.

Finalement, une situation similaire ressort chez les plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement, quoique avec un peu moins d'impact que la précédente, en regard de l'énoncé de contrainte de l'« Accueil à la marina visitée ». En effet, cette contrainte, située au 6ième rang pour les plaisanciers naviguant avec une embarcation à moteur, est complètement absente des 10 premiers rangs pour les plaisanciers navigants à voile.

Tableau 84 : Classification des sous-catégories de contraintes internes et externes selon le type de plaisancier

Rang	Contraintes internes et externes	
	Voile	Moteur
1	Climat défavorable (1,25) (externe 13)	Climat défavorable (1,84) (externe 13)
2	Obligations de travail ou d'études (1,04) (interne 9)	Coûts trop élevés (1,48) (externe 15)
3	Distance et éloignement (sur le fleuve) (1,04) (externe 14)	Qualité de l'environnement physique (1,25) (externe 12)
4	Qualité de l'environnement physique (1,02) (externe 12)	Manque d'accessibilité ou d'accès à la marina (1,12) (externe 8)
5	Offre insuffisante (1) (externe 2)	Obligations de travail ou d'études (1,07) (interne 9)
6	Coûts trop élevés (,99) (externe 15)	Accueil dans les marinas visitées (1,05) (externe 16)
	Risque et danger pour la sécurité (,96) (externe 1)	Surveillance inadéquate (1,04) (externe 4)
7	Manque d'accessibilité ou d'accès à la marina (,86) (externe 8)	Qualité des équipements (1,01) (externe 11)
8	Qualité des équipements (,79) (externe 11)	Offre insuffisante (,95) (externe 2)
9	Obligations familiales et domestiques (,77) (interne 10)	Manque de possibilités ou de facilités externes (,92) (externe 9)
10	Surveillance inadéquate (,77) (externe 4)	Manque de structuration (,87) (externe 5)

Conclusion

En tout début de présentation, l'importance a été mise sur la qualité et la prestance du fleuve Saint-Laurent et ses affluents comme étant un terrain de jeux exceptionnel pour la pratique du nautisme de plaisance qu'elle soit de type touristique ou non. Le constat était que, considérant ce fort potentiel de développement du tourisme nautique sur le fleuve, les plaisanciers québécois et même ontariens ou américains ne semblaient pas investir ce plan d'eau à la hauteur de sa capacité d'accueil !

Consécutivement à ce premier constat, une revue de littérature a permis d'identifier les principaux facteurs explicatifs de cette situation. Le premier facteur réfère à la qualité et à la disponibilité des équipements accessibles aux plaisanciers tels que le nombre insuffisant de marinas, leur positionnement inadéquat et les services inadaptés ou incomplets pour les touristes de passage dans les différentes marinas du fleuve Saint-Laurent ou sur ses affluents principaux. De plus, en terme de sécurité, il est entendu que le fleuve Saint-Laurent est une voie navigable qui est caractérisée par un bon nombre de défis et de contraintes importantes. Les courants et les marées, les hauts fonds nombreux, les autres éléments physiques que sont les vagues, les forts vents et les autres phénomènes météorologiques parfois imprévisibles et d'une force brutale, le trafic maritime, etc. sont autant d'éléments ayant une incidence directe sur la pratique nautique sur le Saint-Laurent et ce, surtout à l'est de la région de Québec.

Le deuxième facteur réfère aux aspects socioculturels de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent. En effet, bien que le Québec soit né de l'eau, qu'une longue histoire de la navigation a marqué le Québec, la culture maritime ou nautique et, éventuellement, la pratique même de la navigation ainsi que la connaissance de son art auraient quelque peu disparu. Les différents auteurs consultés mentionnent que les effets de la vie moderne ont d'abord réduit l'accessibilité aux rives et ont dégradé la qualité environnementale du Saint-Laurent maintenant pollué et sale ce qui ne favorisent pas le développement de la pratique de la navigation de plaisance.

Et finalement, le facteur de richesse est, selon les auteurs consultés, un des points importants de l'accessibilité même à la pratique de plaisance. Cet élément, évidemment, n'est pas spécifique à la navigation de plaisance sur le Saint Laurent, ni même d'ailleurs à la seule pratique de la navigation de plaisance.

Sans mettre de côté l'importance des trois principaux facteurs de l'état de situation de la pratique nautique sur le Saint-Laurent énoncé dans la littérature, dans le cadre de cette étude exploratoire, l'objectif avoué était d'en savoir davantage sur les dimensions intrinsèques de l'activité et de ses adeptes. En effet, qu'en est-il de l'activité en elle-même et des plaisirs qu'elle procure? Et qu'en est-il des motivations des plaisanciers, de leurs besoins, leurs intérêts, leurs valeurs, leur satisfaction, ainsi que de leurs contraintes personnelles à la navigation de plaisance et celles spécifiquement reliées à la navigation sur le Saint-Laurent ? L'objectif était donc d'augmenter le niveau de connaissance de ce loisir à caractère touristique et d'aventure en mettant l'importance sur l'expérience de loisir. L'objectif était de démontrer qu'une meilleure compréhension de ces dimensions, par l'utilisation des outils de la psychologie du loisir, sont à même d'apporter de nouveaux éléments explicatifs de la pratique du nautisme de plaisance et éventuellement, de l'attrait du fleuve Saint-Laurent sur les adeptes. À cet effet, notre question spécifique de recherche se formulait comme suit : sur les bases de cette étude et de l'utilisation de la psychologie du loisir et de ses outils, est-il possible d'augmenter notre niveau de connaissance psycho-socio-démographique de la problématique du nautisme fluvial au Québec ? Il est entendu par ailleurs, que l'objectif complémentaire était d'identifier un certain nombre de solutions et des nouvelles pistes de recherche en ce domaine.

Après le développement d'un cadre de référence adapté aux objectifs précédemment énoncés, issus de la psychologie du loisir, dont l'ensemble des étapes de la conception figure dans la revue de littérature de ce cadre, une enquête par questionnaire auprès des plaisanciers du Québec a été réalisée. Les plaisanciers ont été rejoints à partir d'une sélection de marinas d'importance aux abords du fleuve Saint-laurent et de ses affluents. Ceci a permis de collecter des informations sur 314 répondants : plaisanciers pratiquant leur loisir sur une

embarcation à voile ou à moteur seulement et de plus de 21 pieds. Notre marge d'erreur pour les dimensions principales de cette étude (les intérêts, les valeurs et les contraintes) est représentative à 6% 19 fois sur 20.

Les intérêts des plaisanciers ou les attraits à l'origine d'un choix de destination de plus de 24 heures

Le fleuve Saint-Laurent propose un ensemble d'attrait susceptible d'attirer les plaisanciers en fonction de plusieurs profils d'intérêt. Force est de constater que les types de plaisancier que sont les bateliers à voile et à moteur seulement sont, à toute fin pratique, deux populations différentes qui partagent un certain nombre de choses touchant notamment la qualité des équipements et des services à destination.

Il y a donc deux portraits qui se dessinent entre les types de plaisanciers. L'analyse des données de la population pratiquant la navigation de plaisance ne peut donc pas être considérée comme un tout. Il en est de même pour les sexes à certain égard.

Par exemple, il y a une plus grande propension chez les plaisanciers ayant une embarcation à voile à naviguer à l'est du Saint-Laurent et une plus grande propension chez les plaisanciers ayant une embarcation à moteur seulement à naviguer au centre et surtout à l'ouest du Saint-Laurent, ce qui appelle à des interventions ciblées par type de plaisanciers et par région en terme de planification de la promotion des attraits.

Par ailleurs, certains éléments sont communs aux deux catégories de plaisancier. L'amélioration des infrastructures d'accueil, des services ainsi que la présence de marinas (plus nombreuse et bien réparties) sont en effet des besoins importants pour l'ensemble de la population à l'étude. Ce qui fait qu'en terme d'investissement stratégique pour le développement du tourisme nautique sur le Saint-Laurent, il s'agit d'un élément prioritaire à considérer qui rejoint, par ailleurs, un des premiers constats problématiques déjà connus et présentés dans la revue de littérature de cette étude.

Les valeurs des plaisanciers

La pratique nautique des plaisanciers correspond largement à leurs attentes premières en termes de valeurs associées au nautisme et ce, pour l'ensemble de la population à l'étude. Elle se manifeste notamment par un niveau global de satisfaction supérieur au niveau global d'attentes ainsi que par la présence d'une majorité de valeurs qui sont importantes et satisfaisantes par la pratique actuelle.

Pour ce qui est du besoin non comblé le plus largement répandu, à savoir la mise en forme ou le maintien de la forme physique, il est entendu que l'activité nautique en elle-même n'offre pas une sollicitation importante dans tous les cas. Même s'il est vrai que la pratique de la voile soit beaucoup plus exigeante, il n'en demeure pas moins que ce besoin, pour ces plaisanciers, est en réalité à la limite de ne pas être satisfait puisqu'il se situe très près du seuil de non satisfaction (voir partie 3 des résultats).

Par le fait même, pour combler ce besoin, il serait pertinent que soient favorisées les activités physiques à destination. Les marinas, à notre sens, auraient plusieurs avantages si elles offraient à leurs membres ainsi qu'aux visiteurs, des possibilités de pratiquer des activités physiques que se soit par l'aménagement de certains équipements de mise en forme ou sportifs tels qu'un terrain de volley-ball sur plage par exemple, de la location de vélos, de kayaks de mer ou de randonnée, etc. Il est vrai que les marinas du Québec n'ont pas développé ce genre de services et se contentant le plus souvent d'offrir des services de base pour le bateau ou les besoins habituels des personnes.

Il apparaît que cette bonification, qui n'est même pas en lien avec le fleuve Saint-Laurent, deviendrait un incitatif supplémentaire pour les plaisanciers de toute provenance et même de rétention.

En regard de l'attribut psychologique de la solitude, qui se présente de façon significativement plus importante pour les plaisanciers naviguant à voile, il est proposé que la disposition des embarcations aux quais d'une marina ne devrait pas être mélangée d'une part, et d'autre part, que la section des voiliers soit davantage éloignée des lieux principaux d'activités. À cet effet, l'installation de bouées d'amarrage à l'extérieur de la section des quais, lorsque possible, offre aux plaisanciers le désirant la possibilité de préserver la solitude ou l'intimité recherchée. Ce type d'installation, bien qu'étant plus difficile à réaliser sur le fleuve Saint-Laurent que sur un plan d'eau comme le lac Champlain, où il est possible de passer une nuit à l'ancre dans de nombreuses baies protégées des vents, il n'en demeure pas moins que ce genre de pratique sur le Saint-Laurent n'est suffisamment pas favorisée et ce, même dans les endroits où il serait possible de le faire.

Les contraintes des plaisanciers

Pour ce qui est des contraintes internes, il ressort que les obligations de travail et d'étude sont les plus importantes dans une relative homogénéité pour l'ensemble des plaisanciers. Cette contrainte, qui a conséquence directe ou indirecte de réduire le temps disponible pour la pratique nautique, n'est certainement pas exclusive aux plaisanciers. Elle se retrouve de façon générale dans la population tout entière et tend à perdre en importance avec la prise de la retraite.

Le constat est que les contraintes externes ou reliées à la navigation sur le fleuve, notamment en ce qui concerne le climat défavorable, la qualité de l'environnement physique, la qualité des équipements sont les plus importantes et qu'elles augmentent du pôle « Est » vers le pôle « Ouest ». Cela coïncide, par ailleurs, avec la proportion plus grande des plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement. En effet, les contraintes externes, ressenties de façon plus importante pour les plaisanciers naviguant à moteur, expliquent cette moyenne globalement plus élevée dans la région de l'ouest puisque la proportion des plaisanciers naviguant sur une embarcation à moteur seulement y est significativement plus importante contrairement à l'est du fleuve. Il est donc intéressant de constater

que les plaisanciers naviguant sur un voilier, proportionnellement plus importants dans l'est du fleuve Saint-Laurent, là où le plan d'eau présente beaucoup plus de difficultés et de défis, ressentent moins ces contraintes reliées à la navigation sur le Saint-Laurent. À cet effet, dans l'état actuel du développement des infrastructures d'accueil sur le fleuve Saint-Laurent et particulièrement dans l'est, une promotion invitant les plaisanciers à venir visiter cette région aurait avantage à cibler ceux naviguant sur une embarcation à voile et qui recherchent davantage des milieux naturels et peu développés.

En définitive, l'exode des plaisanciers vers le lac Champlain se poursuivra puisqu'il s'agit d'une destination qui rivalise de façon très importante avec le fleuve Saint-Laurent en raison de sa correspondance avec les attributs psychologiques recherchés par les plaisanciers et surtout en raison des contraintes dites externes beaucoup moins importantes que sur le fleuve Saint-Laurent. Ce type de plan d'eau rejoint des intérêts et des valeurs présents chez les plaisanciers du Québec qui naviguent sur le Saint-Laurent, mais dans une moins grande mesure chez les plaisanciers naviguant sur une embarcation à voile.

C'est pourquoi une stratégie globale du développement du nautisme au Québec sur le fleuve Saint-Laurent doit miser à la fois sur le développement des infrastructures d'accueil et le développement des services, mais aussi sur la promotion de la sécurité, le développement des compétences et des habiletés à la navigation sur des embarcations adaptées à ce plan d'eau.

Les suites possibles de cette recherche

À la lumière des résultats de cette recherche, plusieurs démarches supplémentaires pourraient être entreprises. Il pourrait y avoir une autre recherche sur les plaisanciers portant, de façon encore plus ciblée, sur les éléments encourageant davantage le tourisme sur le fleuve (destinations, caractéristiques, infrastructures, publicité et information, associations). Il serait également pertinent de réaliser un portrait des marinas du Québec selon plusieurs critères, de réaliser des conférences interactives (ou de consultation) avec des gestionnaires de marina pour identifier avec eux, des stratégies de développement,

d'ajustement de l'offre de services, etc. De plus, il serait intéressant de réaliser une étude auprès des plaisanciers naviguant sur des plans d'eau autre que le fleuve Saint-Laurent tel que les Grands lacs et le lac Champlain. Cela permettrait de réaliser des comparaisons avec le profil des plaisanciers étudiés dans cette étude. Finalement, il serait particulièrement intéressant de réaliser une étude auprès des non pratiquant du nautisme de plaisance ayant un profil d'intérêt en loisir semblable aux plaisanciers étudiés et ce, dans le but d'approfondir les raisons de cette « non pratique ». Une telle démarche permettrait d'identifier des stratégies pour la promotion de l'activité et d'en favoriser le développement auprès de la population du Québec.

BIBLIOGRAPHIE

- Amis de la vallée du Saint-Laurent (Les), du kayak au cargo (Un fleuve pour tous !): Recueil consacré à la navigation sur le Saint-Laurent sous la direction de Paulyne Gauvin, Lotbinière, Paulymédia, 1999, 250 p.
- BACH, J.S., VILLENEUVE, C. (1995), *Le Fleuve : aux grandes eaux*, Montréal, Les Éditions Québec Amérique inc., 118 p.
- BAUDRILLARD, Jean (1970), *La Société de consommation*, Paris, Gallimard, 298 p.
- BARABÉ, A., LEBEAU, L. (1996), Recherche documentaire sur la mise en valeur récréotouristique du potentiel fluvial de Salaberry-de-Valleyfield, Université du Québec à Trois-Rivières, Département des sciences du loisir et de la communication sociale, 35 p.
- BOUTIN, Gérald (1997), *L'entretien de recherche qualitatif*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 169 p.
- BOYER, Marc (1997), « Le tourisme, une épistémologie spécifique en quête de paradigmes », *Loisir et Société, Les études du loisir au 20^e siècle : vers une nouvelle légitimité*, Vol. 20, N^o 2, p. 455 – 477.
- CAZELAIS, N., NADEAU, R., ET BEAUDET, G. (1999), *L'Espace touristique*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 287 p.
- COHEN, E. (1974), *Who is a tourist? A conceptual clarification*, *Sociological Review*, no. 22, p. 527-555.
- DE GRANDPRÉ, François (1994), *Croisières-excursions sur le Saint-Laurent : Inventaire*, Tourisme Québec, Direction des projets, 70 p.
- DEMERS, Jacques (1983), *Le tourisme en péril, Essai sur le développement touristique au Québec*, Montréal, Nouvelle Optique, 210 p.
- DEMERS, Jacques (1987), *Le Développement touristique, Notions et principes*, Québec, Les Publications du Québec, Québec, 340 p.
- FRANCK, Alain (2000), *Les débuts de la navigation de plaisance au Québec*, *L'Escale Nautique*, (Hivers 2000), p. 8 à 9.
- F.ROSS, Glenn (1994), *The psychology of tourism*, Melbourne, Hospitality Press, 170 p.

- GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (1985), Ministère des Communications, Le Saint-Laurent, ressource nationale prioritaire, Rapport du projet Saint-Laurent, Québec, 192 p.
- HARVEY, Gérard, Capitaine au cabotage (1974), Marins du Saint-Laurent, Montréal, Éditions du jour, 310 p.
- KRIPPENDORF, Jost (1987), *The holiday makers: Understanding the impact of leisure and travel, England, Redwood Burn LTD, Ttrowbridge, Wiltshire*, 160 p. traduction française, les vacances et après...
- LACOURSIÈRE, Jacques (1996), Histoire populaire du Québec : des origines à 1791, Québec, Éditions du Septentrion, 469 p.
- LAPLANTE, Marc (1992), « Le tourisme et le développement durable des grands fleuves », *Teoros*, Vol. 11, N^o 3, p. 2-4.
- LAPLANTE, Marc (1996), L'expérience touristique contemporaine, Fondements sociaux et culturels, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 167 p.
- MICHOT, Thierry (1994), « Essai de définition », *Cahier Espaces, Loisir nautique et aquatique*, N^o 18, France, p. 16 - 17.
- MORNEAU, B., JAY-RAYON, J.-C. (1993), « Un fleuve et un archipel pour Québec... ou doter la ville d'un espace patrimonial-maritime », *Théoros*, Vol. 13, N^o 1, p. 18-23
- OUELLET, G., CARBONNEAU, H. (2002), Profil individuel en loisir. Sherbrooke, Québec : Centre d'expertise en gérontologie et gériatrie, Institut Universitaire de gériatrie de Sherbrooke. 26 p.
- OUELLET, G., CARBONNEAU, H. (2002), Profil individuel en loisir, (annexes et questionnaire). Sherbrooke, Québec : Centre d'expertise en gérontologie et gériatrie, Institut Universitaire de gériatrie de Sherbrooke. 24 p.
- OUELLET, Gaétan (1984), « Introduction », *Loisir et Société*, Vol. 7, N^o 1, p. 7 - 10. *Études psychologiques de l'expérience de loisir*,
- OUELLET, Gaétan, Informations et données préliminaire non-publiées, Université du Québec à Trois-Rivières, Département des sciences du loisir et de la communication sociale.
- RYAN, Chris (1997), *The tourist experience: A new*, London, Cassell, 235 p.
- RYAN, Chris (1995), *Researching Tourism Satisfaction: Issues, Concepts, Problems*, London : Rutledge. 318 p.

- RYAN, Chris (1991), *Recreational tourism: A social science perspective*, London: Rutledge. 227 p.
- SACCO, Michel (1998), « Les phares du Saint-Laurent », *L'Escale nautique* N^o. 18, Québec, Les productions maritimes, p. 24 - 29.
- SECRÉTARIAT D'ÉTAT AU TOURISME (1997), *Le Tourisme Fluvial*, France, Édition : Conseil National du Tourisme avec le concours de Voies navigables de France, 96 p.
- STAFFORD, Jean (1996), *La recherche touristique, Introduction à la recherche quantitative par questionnaire*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 164 p.
- TITLEY, Luc (1992), « Les Croisières de longues durée et les excursions nautique sur le Saint-Laurent : Tendances et perspectives », *Théoros*, Vol. 11, N^o 3, p. 31-34
- QUÉBEC YACHTING (2000), *Guide des marinas 2000*, Ranmor Publishing Inc. 66 p.
- ZINS BEAUCHÈNE et associé, Groupe Secor (1997), *Étude sur le nautisme, Portrait du nautisme au Québec et potentiel de développement dans le grand Montréal, Rapport final sur l'industrie et le marché du nautisme*, Montréal, 29 p. et les annexes.
- ZINS BEAUCHÈNE et associé, Groupe Secor (1997), *Étude sur le nautisme, Portrait du nautisme au Québec et potentiel de développement dans le grand Montréal, Rapport final sur le projet du canal Lachine*, Montréal, 16 p. et les annexes.
- ZUZANEK, Jerry (1993), « Les débuts des recherches sur le loisir en Amérique : un héritage oublié », *Temps libre et modernité : Mélanges en l'honneur de Joffre Dumazedier*, (Sous la direction de Gilles Pronovost, Claudine Attias-Donfut et Nicole Samuel), Sainte-Foy, Édition L'Harmattan, p. 56 – 83.

Annexe 1: Lettre d'introduction et questionnaire

Québec, été 2000

Enquête sur le nautisme québécois sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents

Madame,
Monsieur,

Bonjour,

Conscient de l'effort et du temps requis pour répondre à ce questionnaire, je désire vous faire part de ma reconnaissance pour votre contribution. J'utiliserai ces informations afin d'augmenter mes connaissances fondamentales sur le sujet, pour ensuite agir positivement sur le développement du nautisme fluvial au Québec.

Le contenu du questionnaire porte sur les points suivants:

- * Votre pratique du nautisme;
- * Vos intérêts reliés au nautisme;
- * Vos valeurs en nautisme et votre satisfaction;
- * Vos contraintes personnelles en nautisme;
- * Vos contraintes reliées à la navigation sur le Saint-Laurent;
- * Finalement, pour des fins d'interprétation et de traitement statistique, quelques données personnelles et familiales seront demandées.

À qui s'adresse le questionnaire ?

Le questionnaire s'adresse à tous les plaisanciers québécois, propriétaires ou locataires d'une embarcation de plus de 20 pieds (embarcation à voile ou à moteur seulement) et pratiquant la navigation de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent ou sur l'un de ses affluents.

Comment répondre au questionnaire ?

Le questionnaire vous propose un ensemble diversifié d'énoncés ou de questions (qui sont parfois même contradictoires). Souvenez-vous qu'il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse, il n'y a que de bonnes réponses: ce que vous pensez vraiment.

Pour chacune des parties, LISEZ-BIEN : les explications, les exemples, les questions et les énoncés. Je vous demande de répondre pour vous-mêmes, mais j'aimerais aussi que vous demandiez à votre conjoint(e), si tel est le cas, de répondre aux endroits indiqués (vous pourrez répondre pour elle ou lui). Si vous n'avez pas de conjoint(e) ou si celui-ci ou celle-ci n'a pas un réel intérêt pour la plaisance (en fait rarement, ne s'intéresse pas à l'activité), veuillez ne pas tenir compte des questions s'y rapportant.

Pour bien répondre à ce questionnaire, environ 20 à 45 minutes de votre temps seront nécessaires. Je vous propose d'y répondre à tête reposée, vous pouvez également y répondre en plusieurs étapes, à votre choix. Je suis persuadé que vous et votre conjoint(e), s'il y a lieu, prendrez plaisir à participer à cet exercice; qui peut s'avérer être l'occasion d'une réflexion personnelle intéressante sur votre pratique nautique.

D'autre part, je peux vous assurer du respect de la confidentialité des informations récoltées. Les données ne serviront qu'aux fins de l'enquête en cours; les questionnaires seront détruits après la compilation.

Enfin, je vous demanderais de remettre le questionnaire dûment rempli dans l'enveloppe fournie à cet effet et le retourner avant le 15 septembre 2000.

Je vous remercie à l'avance de votre bonne collaboration. En cas de difficulté dans la compréhension des questions ou pour des renseignements supplémentaires pour compléter le questionnaire, vous pouvez communiquer avec moi:

Téléphone: 418.563.5734
Télécopieur: 418.564.8590
Courriel: pklafleur@hotmail.com

En vous souhaitant une très belle saison de plaisance,

Merci!

Patrick Lafleur, responsable de la recherche
Étudiant à la maîtrise en loisir, culture et tourisme
Université du Québec à Trois-Rivières

Votre pratique nautique

Informations générales

Dans cette première partie du questionnaire, nous voulons connaître un ensemble d'informations sur votre pratique nautique, à savoir : des informations sur votre marina ou port d'attache; des informations sur votre embarcation ou celle que vous utilisez habituellement; des informations sur votre historique ou votre expérience personnelle comme plaisancier; et finalement, des informations sur vos sorties et vos habitudes de plaisance.

Directives

P1. Veuillez répondre à chacune des questions en encerclant le chiffre correspondant à la réponse que vous avez choisie parmi celles proposées (ex.: → 1 ② 3), soit en indiquant directement votre réponse sur la ligne prévue à cet effet (ex.: * 3 jours).

A) Votre marina ou port de plaisance

Q1. En ce qui concerne l'embarcation que vous et votre conjoint(e), si c'est le cas, utilisez habituellement :

1. vous en êtes propriétaire(s)
2. vous en êtes co-propriétaire(s)
3. vous n'êtes pas propriétaire d'une embarcation, mais vous en louez une au besoin
4. autre *

S.V.P. veuillez spécifier

Q2. A. Dans quelle ville ou village se situe votre marina ou l'embarcation que vous utilisez habituellement ? *

S.V.P. veuillez spécifier

B. Dans quelle ville ou village résidez-vous ? *

S.V.P. veuillez spécifier

Q3. Depuis combien de temps avez-vous une embarcation à cette marina ?

* _____ saisons

S.V.P. veuillez spécifier

Q4. Quelle est la distance approximative entre votre lieu de résidence principale et votre marina d'attache ?

- | | |
|-------------------------|---------------------------|
| 1. moins de 5 km | 5. entre 21 km et 25 km |
| 2. entre 6 km et 10 km | 6. plus de 26 km. * |
| 3. entre 11 km et 15 km | S.V.P. veuillez spécifier |
| 4. entre 16 km et 20 km | 7. ne s'applique pas |

B) Votre embarcation (ou celle que vous louez habituellement)

Q5. Quelles sont les caractéristiques de votre embarcation ?

S.V.P. veuillez répondre oui (1) ou non (2) à chacun des énoncés		*	Oui	Non
1.	il s'agit d'une embarcation à voile		1	2
2.	il s'agit d'une embarcation motorisée seulement (cruiser, trawler)		1	2
3.	cette embarcation possède un moteur hors-bord		1	2
4.	cette embarcation possède un moteur interne		1	2
5.	cette embarcation est habitable (peut coucher au moins deux personnes)		1	2
6.	cette embarcation vous permet de cuisiner		1	2
7.	il s'agit d'une embarcation de construction artisanale		1	2

Q6. Si votre embarcation est **motorisée seulement** ou **n'est pas à voile**, de quel type s'agit-il ?

- | | |
|----------------------|---------------------------|
| 1. cruiser | 4. autre * _____ |
| 2. trawler | S.V.P. veuillez spécifier |
| 3. ne s'applique pas | |

Q7. Si votre embarcation* est **à voile**, de quel type s'agit-il ?

- | | |
|-------------------|---------------------------|
| 1. dériveur | 4. multicoques |
| 2. dériveur lesté | 5. autre * _____ |
| 3. quillard | S.V.P. veuillez spécifier |

Q8. Quelle est la longueur de votre embarcation ? * _____ Pieds
S.V.P. veuillez spécifier

Q9. Combien de passagers est-il possible de loger à bord de votre embarcation **de façon sécuritaire pour une excursion d'une journée ou de quelques heures** ? (ce que les spécifications de l'embarcation indiquent)

* _____ personnes
S.V.P. veuillez spécifier

Q10. Combien de passagers est-il possible de loger à bord de votre embarcation **de façon confortable lors d'un voyage de plusieurs jours** ?

* _____ personnes
S.V.P. veuillez spécifier

Notez bien: À partir de la question Q11, vous devez être propriétaire ou co-propriétaire d'une embarcation. Si tel n'est pas le cas, veuillez passer à la question Q18.

Q11. Avez-vous acheté cette embarcation :

1. neuve 3. autre * _____
2. usagée S.V.P. veuillez spécifier

Q12. Quel âge a-t-elle ? * _____ ans
S.V.P. veuillez spécifier

Q13. Quels appareils de navigation comporte votre embarcation actuelle ?

S.V.P. veuillez répondre oui (1) ou non (2) à chacune des sous questions *		Oui	Non
1.	appareil de repérage satellite (GPS)	1	2
2.	profondimètre ou sonar	1	2
3.	radar	1	2
4.	appareil de communication radio.	1	2
5.	ordinateur avec carte marine informatisée	1	2
6.	anémomètre (direction et vitesse du vent)	1	2
7.	pilote automatique		
8.	autre :		

S.V.P. veuillez spécifier

Q14. Depuis combien de temps êtes-vous propriétaire de l'embarcation que vous possédez actuellement ?

* _____ années
S.V.P. veuillez spécifier

Q15. Est-ce votre première embarcation ?

1. oui
2. non

Q16. Avez-vous l'intention de changer d'embarcation dans un avenir prochain (maximum trois ans) ?

1. oui -passer à Q17.
2. non -passer à Q18.

Q17. Pourquoi avez-vous l'intention, d'ici trois ans, de changer d'embarcation ? (vous pouvez indiquer plusieurs choix **en encerclant le(s) chiffre(s)** correspondant(s) à vos choix de réponse(s))

1. parce que je veux changer pour une embarcation à voile;
2. parce que je veux changer pour une embarcation avec moteur seulement (cruiser ou trawler);
3. parce que je veux une embarcation plus récente;
4. parce que je veux une embarcation plus grande;
5. parce que je veux une embarcation plus petite;
6. parce que je veux une embarcation qui offre plus d'autonomie;

7. parce que je veux une embarcation plus rapide ou plus puissante;
8. parce que je veux une embarcation qui a plus de commodités et de confort;
9. parce que je veux une embarcation plus facile d'entretien;
10. parce que je veux une embarcation plus économique (essence, assurance, entretien, etc.);
11. parce que je veux louer une embarcation plutôt que d'en posséder une à l'avenir;
12. parce que je veux une embarcation qui se manœuvre mieux ou plus facilement ;
13. autres * _____.

S.V.P. veuillez spécifier

C) Votre historique ou votre expérience personnelle comme plaisancier

Q18. À quel âge avez-vous commencé à faire de la navigation de plaisance ? (tout type d'embarcation)

* _____ ans

S.V.P. veuillez spécifier

Q19. Qu'est-ce qui a été déterminant pour que vous développiez un intérêt pour la navigation de plaisance ?

(vous pouvez indiquer plusieurs choix en encerclant le(s) chiffre(s) correspondant(s) à vos choix de réponse(s))

1. j'ai été initié durant l'enfance par ma famille (parents, grands-parents, famille élargie);
2. les amis proches, mon(ma) conjoint(e);
3. les amis de travail, le voisinage et autres connaissances personnelles;
4. la proximité d'un lieu se prêtant à la pratique de la plaisance (fleuve, lac, marina, etc.);
5. la publicité, les médias;
6. le cinéma, les livres, les récits d'aventure, les bibliographies, les romans, etc;
7. les progrès et les innovations des embarcations et des techniques de navigation plus sécuritaire;
8. aucune raison particulière, c'est un rêve de longue date
9. ne sais pas
10. autres * _____

S.V.P. veuillez spécifier

Q20. Avez-vous déjà suivi des cours relatifs à la navigation de plaisance ?

1. oui
2. non

Si vous avez répondu oui, veuillez mentionner lesquels :

Q21. Combien de saisons de navigation de plaisance sur le Saint-Laurent, comptez-vous à votre actif?

* _____ saison(s)
S.V.P. veuillez spécifier

Q22. En général, votre saison de navigation s'étend sur combien de semaines ?

* _____ semaine(s)
S.V.P. veuillez spécifier

Q23. La plupart du temps, à quel moment votre saison de navigation de plaisance débute-t-elle ?

* _____
S.V.P. veuillez spécifier la date

D) Vos sorties et vos habitudes de plaisance (depuis les deux dernières saisons)

Q24. Depuis les deux (2) dernières saisons, vous est-il arrivé de faire des **excursions de plaisance d'une**

seule journée ou de quelques heures aux alentours de votre marina et d'y revenir ?

1. oui (passez à **Q25.**)

2. non (passez à **Q28.**)

Q25. Combien de fois, approximativement, faites-vous des **excursions de plaisance d'une seule journée ou de quelques heures** dans une saison ? (*veuillez spécifier le nombre de sortie pour chaque item*)

1. Lors des fins de semaine	*	Sortie(s)
2. Les soirs de semaine	*	Sortie(s)
3. Lors des vacances ou des longs congés	*	Sortie(s)

Q26. Quelles sont les destinations ou les endroits que vous fréquentez habituellement lors d'**excursions de plaisance d'une seule journée ou de quelques heures** ?

A. Nom de la ou des marina(s) principale(s) * _____
S.V.P. veuillez spécifier

B. Nom de la ou des localité(s) * _____
S.V.P. veuillez spécifier

- Dans ce tableau, ainsi que les suivants, évaluez approximativement, depuis les deux dernières saisons, la fréquence pour chacun des items et inscrivez votre réponse dans la case correspondante

Q27. Lors d'excursions d'une seule journée ou de quelques heures, vous arrive-t-il de naviguer ?	Combien de fois approximativement ?
1. seul(e)	* Sortie(s)
2. avec votre conjoint(e)	* Sortie(s)
3. avec vos enfants ou ceux de votre conjoint(e)	* Sortie(s)
4. avec des amis	* Sortie(s)
5. avec la famille élargie (parents, frères, sœurs, cousins, etc.)	* Sortie(s)
6. en groupe de bateaux (2 bateaux et plus)	* Sortie(s)

Q28. Depuis les deux (2) dernières saisons, vous est-il arrivé de faire des **voyages de plaisance de 1 à 2 nuitées** à bord de votre embarcation ?

1. oui (passez à **Q29.**)
2. non (passez à **Q32.**)

Q29. Combien de fois, approximativement, faites-vous des **voyages de plaisance de 1 à 2 nuitées** dans une saison ? * _____ fois
S.V.P. veuillez spécifier

Q30. Quelles sont les destinations ou les endroits que vous fréquentez habituellement lors d'un **voyage de plaisance de 1 à 2 nuitées** ? (S.V.P. veuillez spécifier des lieux ou des marinas)

A. Nom de la ou des marina(s) principale(s) * _____
S.V.P. veuillez spécifier

B. Nom de la ou des localité(s) * _____
S.V.P. veuillez spécifier

Q31. Lors de voyages de plaisance de 1 à 2 nuitées, vous arrive-t-il de naviguer ?	Combien de fois approximativement ?
1. seul(e)	* Sortie(s)
2. avec votre conjoint(e)	* Sortie(s)
3. avec vos enfants ou ceux de votre conjoint(e)	* Sortie(s)
4. avec des amis	* Sortie(s)
5. avec la famille élargie (parents, frères, sœurs, cousins, etc.)	* Sortie(s)
6. en groupe de bateaux (2 bateaux et plus)	* Sortie(s)

Q32. Depuis les deux (2) dernières saisons, vous est-il arrivé de faire des **voyages de plaisance de 3 à 7 nuitées** à bord de votre embarcation ?

1. oui (passez à **Q33.**)
2. non (passez à **Q36.**)

Q33. Combien de fois, approximativement, faites-vous des **voyages de plaisance de 3 à 7 nuitées** dans une saison ? * _____ fois
S.V.P. veuillez spécifier

Q34. Quelles sont les destinations ou les endroits que vous fréquentez habituellement lors d'un **voyage de plaisance de 3 à 7 jours**? (*S.V.P. veuillez spécifier des lieux ou des marinas*)

A. Nom de la ou des marina(s) principale(s) * _____
S.V.P. veuillez spécifier

B. Nom de la ou des localité(s) * _____
S.V.P. veuillez spécifier

Q35. Lors de voyages de plaisance de 3 à 7 nuitées , vous arrive-t-il de naviguer ?	Combien de fois approximativement ?
1. seul(e)	* Sortie(s)
2. avec votre conjoint(e)	* Sortie(s)
3. avec vos enfants ou ceux de votre conjoint(e)	* Sortie(s)
4. avec des amis	* Sortie(s)
5. avec la famille élargie (parents, frères, sœurs, cousins, etc.)	* Sortie(s)
6. en groupe de bateaux (2 bateaux et plus)	* Sortie(s)

Q36. Depuis les deux (2) dernières saisons, vous est-il arrivé de faire des **voyages de plaisance de 7 nuitées et plus** à bord de votre embarcation ?

1. oui (passez à **Q37.**)
2. non (passez à **Q40.**)

Q37. Combien de fois, approximativement, faites-vous des **voyages de plaisance 7 nuitées et plus** dans une saison ? * _____ fois
S.V.P. veuillez spécifier

Q38. Quelles sont les destinations ou les endroits que vous fréquentez habituellement lors d'un **voyage de plaisance de 7 nuitées et plus** dans une saison ? (*S.V.P. veuillez spécifier des lieux ou des marinas*)

A. Nom de la ou les marina(s) principale(s) * _____
S.V.P. veuillez spécifier

B. Nom de la ou les localité(s) * _____
S.V.P. veuillez spécifier

Q39. Lors de voyages de plaisance de 7 nuitées et plus, vous arrive-t-il de naviguer ?	Combien de fois approximativement ?
1. seul (e)	* Sortie(s)
2. avec votre conjoint (e)	* Sortie(s)
3. avec vos enfants ou ceux de votre conjoint (e)	* Sortie(s)
4. avec des amis	* Sortie(s)
5. avec la famille élargie (parents, frères, sœurs, cousins, etc.)	* Sortie(s)
6. en groupe de bateaux (2 bateaux et plus)	* Sortie(s)

Q40. En vous référant à vos deux (2) dernières saisons de navigation, combien de nuitées approximativement passez-vous, **par saison**, dans une autre marina que celle où vous êtes membre?

* _____ nuitées
S.V.P. veuillez spécifier

Q41. Quel est le type de durée de plaisance qui vous plaît le plus? (S.V.P encerclez un seul choix de réponse)

1. les excursions d'une seule journée ou de quelques heures;
2. les voyages de 1 à 2 nuitées;
3. les voyages de 3 à 7 nuitées;
4. les voyages de 7 nuitées et plus;
5. ne sais pas.

Q42. En vous référant à vos deux (2) dernières saisons de navigation, vous est-il arrivé de passer une nuit à l'ancre ou dans votre embarcation dans un endroit autre: qu'une marina; qu'un port de plaisance; qu'un quai; etc. ?

1. oui
2. non

Q43. En vous référant à vos deux (2) dernières saisons de navigation, vous est-il arrivé de naviguer la nuit ?

1. oui
2. non

Q44. À quelle fréquence vous arrive-t-il de faire de la navigation de plaisance à chacun des moments suivants ? (veuillez cocher la case correspondante)	Jamais	Parfois	Souvent	Très Souvent
---	--------	---------	---------	--------------

1. les jours de semaine				
2. durant les fins de semaine				
3. durant les longues fins de semaine				
4. lors des vacances annuelles				

Q45. En vous référant à vos deux (2) dernières saisons de navigation, votre embarcation devient-elle votre résidence principale pendant la saison de navigation ?

1. oui
2. non

Q46. En vous référant à vos deux (2) dernières saisons de navigation, quels sont les équipements de loisir que vous apportez, en général, sur votre embarcation qui peuvent vous servir lors d'arrêts ou autres visites ?

1. vélo
2. patins à roues alignées
3. planche voile
4. équipement de pêche
5. équipement de plongée sous-marine
6. ski nautique
7. aucun
8. autres * _____

S.V.P. veuillez spécifier

Q47. Pour terminer cette partie, toujours en vous référant à vos deux (2) dernières saisons de navigation, nous vous demandons de vous rappeler les activités de loisir que vous avez pratiquées le plus souvent ?

Lors d'une escale dans une autre marina que la vôtre?

1. _____
2. _____
3. _____

Lorsque vous êtes sur votre embarcation?

1. _____

2. _____

3. _____

COMMENTAIRES:

VOS INTERÊTS RELIÉS AU NAUTISME

Informations générales

Dans cette deuxième partie, il sera question de vos intérêts dans le domaine du nautisme. Pour ce faire, nous vous demandons d'indiquer ce qui influence votre choix de destination (lieux ou marinas) lorsque vous faites ou projetez de faire un voyage touristique d'au moins 24 heures.

Dans cette partie, ainsi que dans les deux prochaines (3 et 4a-b), il est très important pour nous d'obtenir des informations, non seulement sur vous, mais également sur votre conjoint(e), si c'est le cas.

Directives

P2. Veuillez répondre à chaque question et indiquez le degré d'intérêt en encerclant le chiffre correspondant sur l'échelle allant de (0) à (3). Le (0) représente un degré d'intérêt nul et le (3) un intérêt marqué ou important. La mention (?) peut-être utilisée dans le cas où vous répondriez pour votre conjoint(e) et réfère à : ne sais pas.

Lisez bien les directives particulières suivantes :

1. Dans la première colonne portant l'indication (Vous), après avoir mentionné votre âge et votre sexe dans l'espace réservé à cette fin, veuillez répondre pour vous-même aux différents énoncés;
2. Dans la seconde colonne portant l'indication (Conjt(e)), Idéalement, il serait souhaitable de demander à votre conjoint(e), de procéder au même exercice. Si non, vous pouvez répondre au meilleur de vos connaissances pour elle ou lui.

S.V.P. Veuillez compléter ces indications avant de commencer	Vous Conjt (e)	
	M / F M / F	
	Âge: Âge:	

Vous pouvez maintenant inscrire vos réponses ci-bas, merci.

0	1	2	3	Degré d'intérêt
Aucun intérêt	Intérêt faible	Intérêt moyen	Intérêt important	
S.V.P. Veuillez préserver le même ordre dans les parties suivantes. *				
				Vous Conjt(e)
1. Les paysages sauvages, naturels, peu habités				0 1 2 3 0 1 2 3 ?
2. Les paysages urbains, peuplés				0 1 2 3 0 1 2 3 ?
3. La faune et la flore intactes, non pollués				0 1 2 3 0 1 2 3 ?
4. Les grandes étendues de navigation				0 1 2 3 0 1 2 3 ?

0	1	2	3	Degré d'intérêt	
Aucun intérêt	Intérêt faible	Intérêt moyen	Intérêt important		
S.V.P. Veuillez préserver le même ordre dans les parties suivantes. *				Vous	Conjt(e)
5.	L'eau salée, les marées, la mer, l'air salin, etc.			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
6.	Les baleines et les autres animaux marins			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
7.	La température clémentine			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
8.	La plage, le sable, l'eau chaude, le soleil et la baignade			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
9.	Les attractions touristiques à destination			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
10.	Les aménagements paysagers des sites d'accueil (espace vert, parc, promenade, etc.)			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
11.	Les activités récréatives disponibles (pour soi, la famille, les enfants)			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
12.	Particularités culturelles de la région			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
13.	Caractéristiques des résidents			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
14.	Les attractions culturelles (musée, galerie d'art, spectacle)			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
15.	Les attractions patrimoniaux (petit village de pêche, architecture, histoire, etc)			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
16.	Des zones d'intérêts rapprochées ou regroupées (services, activités, attractions, etc.)			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
17.	Proximité de la marina de destination touristique (près d'une ville ou village touristique)			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
18.	La qualité des équipements et des services offerts à la marina visitée			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
19.	Le coût des services à la marina visitée			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
20.	La proximité d'un centre urbain par rapport à la marina			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
21.	Les possibilités de magasinage			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
22.	La frontière Canada/USA			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
23.	Les taux de change avantageux			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
24.	Les régions offrant des marinas rapprochées (proximité de plusieurs marinas)			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
	• La présence de casinos dans la région visitée			0 1 2 3	0 1 2 3 ?
Autres :					

VOS VALEURS EN NAUTISME ET VOTRE SATISFACTION

Informations générales

Dans cette troisième partie, nous voulons connaître les valeurs que vous attachez à la pratique du nautisme et votre satisfaction.

Pour ce faire, nous vous demandons d'identifier, en fonction des valeurs proposées, le niveau d'importance que vous leur accordez ou celles que vous aimeriez retrouver dans votre pratique nautique (indépendamment du fait que vous les retrouviez ou non dans votre pratique actuelle).

Par la suite, indépendamment du niveau d'importance que vous avez accordé à ces valeurs, dites-nous quel est votre niveau de satisfaction en fonction de votre pratique nautique actuelle.

Dans cette partie également, il est très important pour nous d'obtenir des informations, non seulement sur vous, mais également sur votre conjoint(e), si c'est le cas.

Directives

P3. Veuillez répondre à chacun des énoncés et indiquez l'importance et le niveau de satisfaction accordés aux valeurs ci-bas mentionnées en encerclant le chiffre correspondant à votre réponse sur l'échelle allant de (0) à (3). Le (0) représente un niveau d'importance ou de satisfaction très bas et le (3) un niveau d'importance ou de satisfaction très élevé. La mention (?) peut être utilisée dans le cas où vous répondriez pour votre conjoint(e) et réfère à : **ne sais pas**.

Voir l'exemple ci-bas

Ceci est un exemple	Est-ce Important pour vous? pas très 0 1 2 3	
	Est-ce Satisfaisant pour vous? pas très 0 1 2 3	
S.V.P. Veuillez respecter les mêmes consignes que dans la partie précédente. *	Vous	Conjt(e)
1. (événement fictif) La qualité des spectacles offerts au Festival des émeus et des autruches	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3

Vous pouvez maintenant inscrire vos réponses, merci.

<h1>Vos valeurs liées au nautisme</h1>	Est-ce Important pour vous? pas très 0 1 2 3	
	Est-ce Satisfaisant pour vous? pas très 0 1 2 3	
S.V.P. Veuillez respecter le même ordre que dans la partie précédente. *	Vous	Conjt(e)
1. Implication : être pleinement absorbé(e) et concentré(e) par ce que vous faites. Fournir un effort personnel important et utiliser vos connaissances ainsi que vos capacités.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
2. Épanouissement : apprendre des choses sur vous-même, développer votre potentiel et atteindre votre plein épanouissement.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
3. Valorisation : augmenter votre estime de vous-même, réaliser des choses importantes qui vous tiennent à cœur et vous sentir compétent(e) et capable.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
4. Dépassement : rechercher les défis, constamment tendre à l'amélioration de vos performances et vous surpasser.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
5. Développement mental : être stimulé(e), apprendre, découvrir et développer vos capacités intellectuelles. Acquérir de nouvelles connaissances.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
6. Altruisme : apporter votre collaboration à des projets communs, aider les autres plaisanciers, contribuer au bien-être des autres.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
7. Milieu social : vous retrouver en bonne compagnie, connaître de nouvelles personnes et être dans des endroits animés; ambiance agréable.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
8. Relations personnelles : vous retrouver avec vos proches, vos amis, les gens que vous aimez bien et développer de nouvelles amitiés vraies et durables.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
9. Plaisir : avoir beaucoup de plaisir, avoir du bon temps, vous divertir.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
10. Milieu physique : vous retrouver dans un milieu physique agréable.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
11. Détente : être dans le calme et la tranquillité, relaxer et vous détendre complètement.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
12. Solitude : être isolé(e), seul(e), à l'écart des autres.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
13. Évasion : Délaisser le quotidien, vos obligations, vous éloigner de vos proches et autres personnes que vous connaissez.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
14. Nature : être en contact avec la nature.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
15. Spontanéité : exprimer ce que vous ressentez, être spontané(e), agir de façon originale et personnelle sans crainte d'être jugé(e) ou évalué(e).	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?

Vos valeurs liées au nautisme

Est-ce Important pour vous?
pas très
0 1 2 3

Est-ce Satisfaisant pour vous?
pas très
0 1 2 3

S.V.P. Veuillez respecter le même ordre que dans la partie précédente. *	Vous	Conjt(e)
16. Créativité : vous servir de votre imagination, être créatif(ve) et être dans un monde de fantaisie.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
17. Changement : découvrir l'inconnu et vous retrouver dans des situations nouvelles.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
18. Autonomie : être indépendant, agir comme vous l'entendez, avoir une grande liberté d'action.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
19. Santé et bien-être : refaire le plein d'énergie, vous reposer des tensions habituelles.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
20. Forme physique : maintenir et développer vos capacités physiques.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
21. Émotions fortes : Obtenir beaucoup d'émotions fortes, être excité(e) par la vitesse.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
22. Danger : être en contact avec le danger, prendre des risques.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
23. Effort physique : faire des efforts physiques très exigeants, vous épuiser.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
24. Structuration : être dans des endroits bien aménagés, participer à des activités bien organisées, être informé(e) et dirigé(e) par des gens compétents.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
25. Familiarité : être dans des situations connues et familières, être avec votre famille et vos amis.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
26. Appartenance : avoir un groupe d'appartenance, être dans un groupe où vous êtes apprécié(e)s.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
27. Récompense : vous mériter des honneurs et des trophées, faire des rencontres qui pourraient être utiles.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
28. Prestige : bien paraître aux yeux des autres, avoir une bonne réputation, rencontrer des gens importants et connus.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
30. Influence : Exercer une influence sur les autres.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?
31. Compétition : vous mesurer et vous comparer aux autres.	Imp 0 1 2 3 Sat 0 1 2 3	Imp 0 1 2 3 ? Sat 0 1 2 3 ?

VOS CONTRAINTES PERSONNELLES EN NAUTISME

Informations générales

Dans cette quatrième partie, il est question des contraintes personnelles liées à votre pratique nautique, nous voulons connaître les contraintes ou les obstacles pouvant diminuer votre satisfaction comme plaisanciers, allant même jusqu'à vous empêcher de pratiquer cette activité.

Dans cette partie également, il est très important pour nous d'obtenir des informations, non seulement sur vous, mais également sur votre conjoint(e), si c'est le cas.

Directives

P4a. Veuillez répondre à chaque énoncé et indiquez le degré de contrainte personnelle rencontrée en encerclant le chiffre correspondant sur l'échelle allant de (0) à (3). Le (0) représente une absence totale de contrainte et le (3) une contrainte marquée ou importante. La mention (?) peut être utilisée dans le cas où vous répondriez pour votre conjoint(e) et réfère à : **ne sais pas**.

Vous pouvez maintenant inscrire vos réponses, merci.

0 N'est pas une contrainte	1 Est une contrainte	2 Est une contrainte importante	3 Est une contrainte très importante	Degré de contrainte	
S.V.P. Veuillez respecter les mêmes consignes que dans les parties précédentes. *				Vous	Conjt(e)
1. Sollicitation excessive : l'activité est trop prenante, l'équipement et l'embarcation demandent trop de temps de préparation ou d'entretien.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
2. Désintéressement de l'activité nautique : manque d'intérêt pour cette activité; vision négative du nautisme, n'apporte plus rien.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
3. Manque de stimulation et de défi : activité peu stimulante, ennuyante, sans intérêt, sans signification ; difficulté de me passionner et de m'engager.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
4. Peur et anxiété : angoisse et peur, crainte, insécurité, inquiétudes de toutes sortes ; peur du nouveau, de l'inconnu ou du changement.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
5. Manque de confiance en moi : timidité, insécurité, gêne de mon apparence, peur de paraître ridicule.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
6. Manque de support et d'encouragement : de la part des parents, amis, de mon milieu; désapprobation ou interdiction.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
7. Manque de partenaires : manque de partenaires pour pratiquer avec moi ou pour m'accompagner.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
8. Trop de partenaires! : sollicité de toutes parts : les amis, la famille, etc. Ne peux en profiter à ma convenance.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
9. Obligations de travail ou d'études : manque de temps à cause du travail ou des études (trop de travail, d'études, de cours, etc).				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
10. Obligations familiales et domestiques : manque de temps à cause des obligations familiales et des tâches domestiques.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?

0 N'est pas une contrainte	1 Est une contrainte	2 Est une contrainte importante	3 Est une contrainte très importante	Degré de contrainte	
S.V.P. Veuillez respecter les mêmes consignes que dans les parties précédentes. *				Vous	Conjt(e)
11. Engagements sociaux et récréatifs : manque de temps à cause des autres engagements (obligations sociales, politiques, communautaires, bénévolat, autres loisirs déjà organisés, etc)				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
12. Manque d'équipement personnel : je ne possède pas ou ne peux pas louer ou emprunter l'équipement ou le matériel requis.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
13. Manque d'instructions ou des connaissances nécessaires à la navigation: ignorance des règlements, des façons de faire l'activité, des manœuvres, des techniques appropriées, etc.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
14. Distance éloignement : trop loin de chez moi, demande trop de temps pour me rendre à la marina.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
15. Problèmes conjugaux ou familiaux : intérêts divergents amenant des situations conflictuelles dans le couple ou dans la famille				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
Autres :				0 1 2 3	0 1 2 3 ?

VOS CONTRAINTES RELIÉES À LA NAVIGATION SUR LE SAINT-LAURENT

Informations générales

Dans cette partie, complémentaire aux contraintes personnelles reliées au nautisme, nous voulons connaître cette fois-ci, **les contraintes ou les obstacles** reliés à la navigation et pouvant diminuer votre satisfaction comme plaisancier lorsque vous envisagez de faire: une excursion ou un voyage de plusieurs jours **sur le fleuve Saint-Laurent ou l'un de ses affluents**.

Dans cette partie également, il est très important pour nous d'obtenir des informations, non seulement sur vous, mais également sur votre conjoint(e), si c'est le cas.

Directives

P4b. Veuillez répondre à chaque énoncé et indiquez le degré de contrainte reliée à la navigation de plaisance sur le Saint-Laurent en encerclant le chiffre correspondant sur l'échelle allant de (0) à (3). Le (0) représente une absence totale de contrainte et le (3) une contrainte marquée ou importante. La mention (?) peut être utilisée dans le cas où vous répondriez pour votre conjoint(e) et réfère à : **ne sais pas**.

0 N'est pas une contrainte	1 Est une contrainte	2 Est une contrainte importante	3 Est une contrainte très importante	Degré de contrainte	
S.V.P. Veuillez respecter les mêmes consignes que dans les parties précédentes. *				Vous	Conj(t)e
1. Risque et danger pour la sécurité. Le Saint-Laurent est difficile à naviguer. ex. Danger d'accidents situations imprévisibles et incontrôlables, naufrages, blessures, etc.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
2. Offre insuffisante : manque de marinas, de quais, de ressources dans les localités ou régions visitées, équipements et installations inadéquats.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
3. Problème d'organisation : horaires rigides, limités ou inconvenants ; procédures d'admission compliquées ; manque de services sur les lieux ou marinas visités (écluse, toilettes, restauration, accès à des services de tout genre, etc)				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
4. Surveillance inadéquate : insuffisance de surveillance ; illégalités fréquentes de la part des plaisanciers sur le Fleuve, manque de respect de tout genre, etc				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
5. Manque de structuration : règles mal définies ou mal appliquées, peu de structure.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
6. Manque d'information : sur les activités ou les sites à visiter, les endroits intéressants, les horaires, les coûts, les conditions d'admissibilité, etc.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
7. Structuration excessive : trop de règlements et de structures, exige trop de régularité, d'assiduité ou de préparation, etc.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
8. Manque d'accessibilité ou d'accès aux marinas : les écluses, les vents, les marées, le temps disponible en fonction des contraintes naturelles et/ou des horaires de la marina, etc.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
9. Manque de possibilités ou de facilités externe : espace restreint à la marina, peu ou pas de sorties possibles à l'extérieur, pas de transport organisé pour faire des achats ou visiter des sites à l'extérieur de la marina.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
10. Achalandage des sites : affluence et achalandage des sites d'accueil, trop de monde, foule dense, attente, bousculade, manque de place.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?

0 N'est pas une contrainte	1 Est une contrainte	2 Est une contrainte importante	3 Est une contrainte très importante	Degré de contrainte	
S.V.P. Veuillez respecter les mêmes consignes que dans les parties précédentes. *				Vous	Conjt(e)
11. Qualité des équipements : mauvais aménagement ou manque d'entretien des installations d'accueil, mauvais fonctionnement; aménagement, éclairage, propreté, confort, etc.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
12. Qualité de l'environnement physique : pollution, bruit, qualité de l'eau, etc.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
13. Climat défavorable : conditions climatiques inappropriées ou inconfortables (chaleur, froid, précipitations, vents, marées, humidité, etc.).				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
14. Distance et éloignement : les distances à parcourir sont importantes, déplacements exigeant trop de temps, etc.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
15. Coûts trop élevés : frais d'entretien de l'embarcation, frais de marina, admission, essence, autres frais divers.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
16. Accueil dans les marinas visitées : l'accueil du personnel (disponibilité, rapidité, courtoisie, etc) ; propreté et suffisance des services sanitaires et des douches; restaurant de la marina: choix du menu, propreté, atmosphère, ambiance, confort, etc.				0 1 2 3	0 1 2 3 ?
17. Autres :				0 1 2 3	0 1 2 3 ?

DONNÉES PERSONNELLES

Informations générales

Pour terminer, nous vous demandons de bien vouloir nous indiquer quelques informations sur votre statut personnel ou familial, si c'est le cas. Ces informations sont très importantes car elles nous serviront à interpréter les réponses aux sections auxquelles vous avez déjà répondu.

Directives

P4. Vous indiquez vos réponses soit en encerclant le chiffre correspondant à la réponse que vous avez choisie * 1 ② 3, soit en indiquant directement votre réponse sur la ligne prévue à cet effet (* 4 jours),

Pour ces questions, comme pour tout le questionnaire, vous pouvez être assuré(e) de l'anonymat et de la confidentialité la plus totale.

Q1. Quelle est la **situation géographique** de votre résidence ?

- | | |
|--------------------|-----------------------|
| 1. en pleine ville | 3. dans un village |
| 2. en banlieue | 4. en pleine campagne |

Q2. À quelle catégorie (personnelle ou familiale) votre situation correspond-t-elle ?

- | | |
|--|------------------------|
| 1. Célibataire vivant chez les parents | 4. Couple avec enfant |
| 2. Célibataire (hors famille) | 5. Parent monoparental |
| 3. Couple sans enfant | 6. Autre |

Q3. S'il y a lieu, combien d'enfant(s), vivent dans votre unité de résidence ?

* _____ enfant(s)
S.V.P. veuillez spécifier

Q4. Quelle est votre **occupation principale** et celle de votre conjoint (e), si c'est le cas ? (S.V.P. Veuillez faire correspondre votre réponse avec la légende ci-bas)

VOTRE RÉPONSE	LÉGENDE
A) occupation 1 2 3 4 5 6 7 <i>Si vous avez encerclé le 1 ou le 2, SVP, veuillez mentionner de quel emploi il s'agit ici-bas :</i> * _____	1. emploi rémunéré à temps plein 2. emploi rémunéré à temps partiel 3. travail à la maison (travailleur autonome, à contrat) 4. travail à la maison (tâches éducatives, domestiques)
B) occupation de votre conjoint(e) 1 2 3 4 5 6 7 <i>Si vous avez encerclé le 1 ou le 2, SVP, veuillez mentionner de quel emploi il s'agit ici-bas :</i>	5. aux études 6. à la retraite 7. en chômage

Q5. À quel niveau se situe votre **revenu annuel** et celui de votre conjoint(e), si c'est le cas (avant les déductions) ? (S.V.P. Veuillez faire correspondre votre réponse avec la légende)

VOTRE RÉPONSE	LÉGENDE
A) votre revenu annuel personnel 1 2 3 4 5 6 7	1. moins de 10 000\$ 2. de 10 000 à 29 999\$ 3. de 30 000 à 49 999\$ 4. de 50 000 à 69 999\$ 5. de 70 000 à 89 999\$ 6. 90 000\$ et plus 7. je ne sais pas
B) revenu annuel de votre conjoint(e) 1 2 3 4 5 6 7	

Q6. À quel niveau se situe le **revenu annuel** total de tous les gens habitant dans votre foyer (avant les déductions) ? (S.V.P. Veuillez faire correspondre votre réponse avec la légende ci bas)

VOTRE RÉPONSE	LÉGENDE
C) revenu annuel total du foyer 1 2 3 4 5 6 7	1. moins de 10 000\$ 2. de 10 000 à 29 999\$ 3. de 30 000 à 49 999\$ 4. de 50 000 à 69 999\$ 5. de 70 000 à 89 999\$ 6. 90 000\$ et plus 7. je ne sais pas

Q7a. Combien d'années d'études avez-vous complétées ? (choisir le dernier niveau atteint, et sur cette ligne, encerclez le nombre d'années complétées à ce niveau)

VOTRE RÉPONSE	LÉGENDE
1. élémentaire	1 2 3 4 5 6 7
2. secondaire	1 2 3 4 5 6
3. collégial	1 2 3
4. universitaire	1 2 3 4 5 6 7 8 9

Q7b Combien d'années d'études votre conjoint(e) a-t-il ou a-t-elle complétées ? (choisir le dernier niveau atteint, et sur cette ligne, encerclez le nombre d'années complétées à ce niveau)

VOTRE conjoint(e)	LÉGENDE
1. élémentaire	1 2 3 4 5 6 7
2. secondaire	1 2 3 4 5 6
3. collégial	1 2 3
4. universitaire	1 2 3 4 5 6 7 8 9

Enfin, c'est terminé ! Si vous avez omis ou oublié de répondre à certaines questions, vous pouvez retourner en arrière pour les compléter. Une fois terminé, il ne reste qu'à insérer le questionnaire dans l'enveloppe que l'enquêteur vous a remise et la poster.

Nous vous remercions de votre patience et de votre collaboration. Comme mentionné au début, les informations que vous nous avez fournies nous seront très utiles pour contribuer à l'amélioration des connaissances de ce phénomène-loisir à saveur touristique, ainsi que d'agir positivement sur le développement du nautisme fluvial au Québec.

Si vous désirez connaître les résultats de cette étude, il vous sera possible de le faire par le biais du réseau des Universités du Québec.

Si vous avez des commentaires supplémentaires à nous faire, vous pouvez les écrire au bas de cette feuille.

Au cas où vous auriez des difficultés à nous remettre le questionnaire, vous pouvez le retourner directement à l'adresse suivante.

Merci.

Patrick Lafleur, responsable de la recherche
Téléphone: 418.563.3764
Télécopieur: 418.564.8590
Courriel: pklafleur@hotmail.com

Université du Québec à Trois-Rivières
Département des sciences du loisir et de la communication sociale
C.P. 500
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5H7